DEUTSCHLANDFAHRT
DER DEUTSCHEN STUDENTENSCHAFT
DANZIG



23. JUNI – 19. JULI

1935


Technische
Hochschule
Danzig

Inhalt

„Die Ehrfurcht vor dem, was gewesen ist, und die mutige Arbeit in unerschlossene Zukunft hinein, das beides zusammen ergibt erst die richtige Legierung."

Aus der Ansprache des Reichsverkehrsministers Freiherrn Eltz von Rübenach.

Die Deutschlandfahrt der Deutschen Studentenschaft Danzig

Nec temere nec timide. Der hanseatische Kampfgeist, der aus diesem Wappenspruch Danzigs spricht, beflügelte auch uns zu unserer Deutschlandfahrt. Einzig in ihrer Art und noch nie erprobt, sah manch einer ihrem Gelingen mit Besorgnissen entgegen. Heute liegt sie geglückt hinter uns, geglückt, weil sie sich aufbaute auf der so verständnisvollen und freudigen Mitarbeit so vieler Stellen im Reich und begleitet war von dem gesunden Geist, der unsere deutsche Studentenschaft in Danzig beseelt.

Aus Hochachtung vor den Großtaten unserer Väter, aus dem Drang, unsere heutige Zeit zu erleben und zu verstehen und aus der Verpflichtung vor der Geschichte unserer Tage war unsere Fahrt entstanden.

Indem wir mit acht von den Studierenden selbst gesteuerten Kraftwagen durch deutsche Lande fuhren, Werke besichtigten, Vorträge hielten, Kameradschaftsabende veranstalteten, wollten wir mit dazu beitragen, die Augen unserer deutschen Volksgenossen auf die Jubiläumstage des Verkehrs dieses Jahres, um ihrer rechten Würdigung willen, zu richten.

Der historische Sinn aber unserer Deutschlandfahrt dürfte vielleicht nicht verstanden werden, ohne auch in dieser Schrift eine Verbindung der Jetztzeit mit der vergangenen zu suchen und Streiflichter in die Gedankengänge unserer Vorfahren zu werfen, so wie wir es bei unseren Ansprachen oftmals taten.

Wir feiern in diesem Jahre die 100jährige deutsche Eisenbahn, den 50jährigen, in Deutschland geschaffenen Kraftwagen, die Eröffnung der ersten Strecke der deutschen Reichsautobahnen und sehen einer unmittelbar bevorstehenden neuen transatlantischen Luftverkehrsverbindung entgegen. Ein Triumph der Technik! — Jedoch nicht durch technische Errungenschaften allein bedingt stehen wir heute vor fast revolutionär

erscheinenden Verkehrs- und damit Lebensentwicklungen, sondern solange wir in die Geschichte der Menschheit zurückschauen, läßt sich feststellen, daß immer da, wo ein mächtiger Mann das Steuer des Staates drehte, auch das Verkehrswesen einen Aufschwung erfuhr und als volksverbindende Kraft zu einem der ehernsten Garanten einer nationalen Einheit wurde.

Mehr als wir, die wir nun heute vor den vollendeten Tatsachen stehen und die weitere Entwicklung der uns gegebenen fundamentalen Erfindungen bewundern, hat die Generation von vor 100 Jahren die gewaltige Wandlung verspürt und mit Vorsehung unsere heutige Entwicklung vorausgesagt. So lesen wir in Riehls Schrift „Land und Leute" aus dem Jahre 1853: „Das Volk ahnt die Umwälzung unserer ganzen Gesittung, unserer ganzen Gesellschaft, welche durch das neue Verkehrswesen früher oder später eintreten muß. In dem heutigen Straßen- und Eisenbahnwesen bekundet sich hundertfach das politische Leben des Volkes, und die Landstraße war der erste sichtbare, greifbare Gegenstand, an dem es dem gemeinen Manne deutlich gemacht wurde, daß im modernen Staate der Einzelne sein besonderes Interesse opfern müsse, um es aus dem Ganzen nachher mit Zinsen wieder zu erhalten."

Den gewaltigen Aufschwung unserer Industrie, die Verdoppelung Deutschlands Bevölkerung als Folgeerscheinung der zukünftigen Eisenbahnen prophezeite schon 1834 Friedrich List der sächsischen Bevölkerung mit den Worten: „Unsere Industrie, unser Einkommen und unsere Bevölkerung wird sich in kurzer Zeit verdoppeln und jedem Familienvater in unserer Stadt wird die Freude zuteil werden, zwei Kinder etablieren zu können, wo jetzt nur eins sein Unterkommen findet." Den stärksten Impuls aber, den unsere Vorfahren bei ihrer Pionierarbeit für das Eisenbahnwesen erhielten, war ihre Überzeugung von der Stärkung und Kraft, die die Eisenbahn zur Einigung des Volkes und zur Schaffung der Nation ausstrahlt. So fielen Lists Worte auf einen guten Nährboden, wenn er sagte: „Die Eisenbahn vermindert die Übel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendünkels und wird als ein fester Gürtel um die Lende der deutschen Nation ihre Glieder zu einem streitbaren, kraftvollen Körper verbinden." Daß man ehedem auch weit über den Kreis der Fachleute heraus die Segnungen der Eisenbahn erkannte, geht aus vielen zeitgenössischen Aussprüchen hervor. Erinnert sei an Goethes Worte: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland eins werde, unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun." Sagt doch auch Wilhelm Rabe: „Das deutsche Volk ist mit der ersten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gegründet worden". Selbst in den Schulen wurden in den ersten Jahren der Eisenbahn die sich mit ihr ergebenden nationalen Probleme eifrigst erörtert, und so kann man in dem Aufsatzheft eines Bremer Tertianers aus dem Jahre 1848 lesen: „Der Unterschied zwischen Nord- und Südländern

tritt wohl in keinem Lande mehr hervor als in Deutschland. Da ist es denn nicht genug zu schätzen, wenn durch die Eisenbahnen ihnen mehr Gelegenheit gegeben wird, sich gegenseitig näher kennenzulernen und zu erkennen, daß sie alle Glieder eines großen Volksstammes sind, daß sie alle ein Vaterland haben und daß sie dieses vor allem lieben und achten und ihm ihre ganze Sorge und Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Die Eisenbahnen werden ein mächtiger Hebel sein zu der von jedem wahren Vaterlandsfreunde dringend und sehnlichst erwünschten wahren Einheit und Freiheit Deutschlands zur Herstellung eines großen deutschen Nationalverbandes."

So riß vor 100 Jahren, getragen von der Einsicht des Volkes, das Verkehrsmittel das Steuer der Lebensgestaltung an sich und führte eine neue Epoche der Weltgeschichte herbei.

Indem aber die Eisenbahnen auf dem geraden Wege die Städte miteinander verbanden, blähten sie diese auf und öffneten einseitig ihre Tore dem Lande. Eine Entfremdung zwischen Stadt und Land blieb wegen mangelnder Wechselwirkung nicht aus. Die Volksentwicklung klammerte sich an den Schienenstrang; was fern vom großen Verkehrsnetz der Eisenbahn lag, verfiel der Vereinsamung. Auch dieses Problem sah Riehl und schrieb dazu: „Auf den Hauptstraßen stürmen wir vorwärts in eine neue Zeit und auf den Nebenstraßen gehen wir zurück in die alte. Dort ein Übermaß rastlos drängenden Lebens, hier Totenstille und Verödung. Diese schroffen Gegensätze zu vermitteln, den Verkehr zu einem in der Tat allgemeinen zu machen, wird eine erste Aufgabe sein. Wenn die gegenwärtig verachteten Landstraßen, Feldwege, Fußpfade nicht in einem den Leistungen der Eisenbahnlinien ihrerseits entsprechenden Maßstabe verbessert und vervollständigt werden, dann ist aller wirtschaftlicher und politischer Gewinn unserer Eisenbahnen nur hohler Schimmer und gefährlicher Trug. Wenn aber der stockende Landverkehr das Land noch eine zeitlang herab, der blühende Weltverkehr aber die Städte in die Höhe zieht, dann wird unsere ganze Kultur ein schiefes Gesicht bekommen."

Vor dem drohenden schiefen Gesicht wurden wir durch deutsche Wissenschaft und Technik und durch deutsche Tatkraft bewahrt. Indem Otto, Daimler und Benz vor 50 Jahren den Fahrzeugmotor und die Elemente unseres heutigen Kraftwagens erfanden, legten sie den Keim für das Wiederaufblühen der Straßen und der Beherrschung der Luft durch Flugzeug und Luftschiff. Die nur noch dem örtlichen Pferdefuhrwerksverkehr dienenden Landstraßen erhielten durch den Kraftwagen eine neue Belebung, die sich aber anfänglich nur auf den privaten Unternehmungsgeist stützte, genau so, wie es in den Anfängen der deutschen Eisenbahn geschah. Die organische Eingliederung in den Staatsmechanismus fehlte, wodurch eine den Staatsnotwendigkeiten vielfach

zuwiderlaufende Entwicklung einsetzte und Fehlinvestierungen seitens der Unternehmer nicht ausblieben. Wenn heute an die große Tat Bismarcks, die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen als Mittel zur Schaffung einer deutschen Nation, fast in historischer Zwangläufigkeit der Führer und Reichskanzler den Kraftwagenverkehr der staatlichen Obhut übergibt und sich sein gewaltiges Straßenbau- und Motorisierungsprogramm anreiht, so möchte es scheinen, als ob damit die Lücke geschlossen wird, die die Eisenbahn noch offen ließ. Die Straße, die nunmehr von neuem das breite Land erschließt und quer zu den Adern der Eisenbahnen den Kraftwagen zum kleinsten Dorf fahren läßt, öffnet dem Großstädter die Weite des Landes. Damit verwachsen Stadt und Land; der Landbewohner rückt näher an die Kulturstätten der Städte und der Stadtbewohner findet zurück zur Urwüchsigkeit der Natur. Dieser Verschmelzungsprozeß mit seinen zivilisatorischen und kulturellen Folgen wird unserem Lande das neue Gesicht geben. Er wird die Aufgaben stellen, an deren Lösung das Verkehrswesen der Zukunft einen hervorragenden Anteil haben wird. Dem See- und Luftverkehr aber wird es vor allem obliegen, über die Grenzen der Nation hinaus ein Band der Verständigung unter den Völkern zu schlingen. Einsatzbereit stehen sie da, die Eisenbahn, der Kraftwagen, das Flugzeug, Luftschiff und das dampfgetriebene Schiff, alle in ihren Elementen in einem Jahrhundert erfunden! Auf den Großtaten unserer Väter aufzubauen, ist nunmehr die Aufgabe für die Fortentwicklung der Verkehrsmittel, im edlen Wettstreit um ihre gegenseitige Geltung.

Die Vielfältigkeit der Anforderungen und der wachsenden Aufgaben, die dem Verkehr gestellt werden sowie die typischen technischen und wirtschaftlichen Eigenschaften der einzelnen Verkehrsmittel teilen einem jeden sein Arbeitsgebiet zu. So ist es nicht notwendig, daß sie in einem ungesunden Konkurrenzkampf zueinander stehen, sondern je mehr sie darauf bedacht sein werden, sich gegenseitig zu ergänzen und nur die Aufgabe zu sehen, kulturell und wirtschaftlich der Nation und nicht dem eigenen Säckel zu dienen, um so mehr wird jedes Verkehrsmittel den richtigen Weg gehen und seine Förderung erhalten.

Die Verbundenheit, die die breite Masse des Volkes den Problemen des Verkehrs vor 100 Jahren gegenüber zeigte — man sah die Eisenbahn auf Handtaschen, Teppichen, Gläsern, Pfeifen abgebildet —, ist heute vielfach verschwunden, da sich die großen neuen Entwicklungen in ihrer logischen Aneinanderreihung dem Volke gegenüber schon als etwas Selbstverständliches, nicht mehr Umstürzlerisches, darstellen. Das Jahr 1935 aber, das Jahr der Jubiläumstage, sollte dazu angetan sein, überall Anregung zu geben über die tiefschürfenden Probleme, die die Entwicklung des Verkehrs des letzten Jahrhunderts aufgeworfen hat, nachzudenken und so die Gedanken auf die Wurzeln zu lenken, die der neuen Zeit ihren Saft spenden. Erst 1½ Jahrhunderte sind vergangen,

seitdem der Mensch sich über die Materie setzte und die in ihr schlummernden Energien zu seinen Zwecken umzuformen erlernte und so völlig neue Lebensformen schuf. Sie im Rahmen unseres technischen Könnens zu gestalten, nicht resigniert den Kampf um die Materie abzulehnen, kann allein unsere Aufgabe sein, wenn wir nicht hemmen, sondern mitarbeiten wollen am Wohle der Nation.

An dieser Aufgabe dürfen die Hochschulen nicht vorübergehen, aber sie sollten ihre Erfüllung nicht nur im engen Kreise der Studierenden sehen, sondern dabei gleichzeitig eine enge Verbundenheit mit dem Volksganzen suchen, um nicht einseitige, volksfremde Wege zu gehen, andererseits aber auch, um das Volk zu einer verständnisvollen Mitarbeit an der Pionierarbeit der Wissenschaft heranzuziehen. In diesem Willen lag letzten Endes der Grund des Gedankens zur Deutschlandfahrt. Eine Fahrt durch Stadt und Land schien das geeignetste Mittel. Bei dem starken Willen unserer Studentenschaft, tatkräftig mitzuarbeiten am Aufbau der Nation, war es nicht zu verwundern, daß sie begeistert auf diesen Plan einging, konnte sie doch dadurch gleichzeitig zum Ausdruck bringen, mit welch innerster Anteilnahme wir Danziger den gewaltigen Aufschwung unseres Vaterlandes miterleben.

Nunmehr liegt die Reise hinter uns. Sie führte uns programmmäßig auf dem Wege Danzig—Stettin—Berlin—Brandenburg—Bremen—Hannover—Essen—Köln—Saarbrücken—Stuttgart—Friedrichshafen — Garmisch — München — Nürnberg—Zschopau—Dessau zu den verkehrsbetreuenden Reichsbehörden und Organisationen, zu den Betriebsstellen und der historischen Nürnberger Ausstellung der deutschen Reichsbahngesellschaft, zum Schiffshebewerk Niederfinow, zu den Reichsautobahnen, zum Dampfer „Bremen", zu den Großfirmen der Kraftfahrzeug-, Eisenbahn- und Flugzeugindustrie, zum Luftschiffbau Zeppelin und zur Zugspitzbahn. Wohlbehalten und pünktlich erreichten Mannschaft und Fahrzeuge ihr Ziel. Weit über das gedachte Maß hinaus war durch die Herzlichkeit der Aufnahme, die die Fahrteilnehmer überall im deutschen Reich erfuhren, die Möglichkeit gegeben worden, die eigentliche Aufgabe zu erfüllen. Ganz besonders aber zeigte die Fahrt, daß es dem deutschen Studenten wohl gelingen kann, noch fester als bisher im Herzen des deutschen Volkes zu verwurzeln.

So möge diese Schrift allen denjenigen, die unserer Fahrt freundschaftlich gegenüberstanden, zeigen, was wir erlebten. Möge sie aber auch in ferneren Zeiten zum besseren Verständnis unserer Tage dienen und einen Einblick gewähren in die gewaltigen Eindrücke, die man im Jahre 1935 auf einer solchen Fahrt durch Deutschland gewinnen konnte.

Auch an dieser Stelle möchte ich, gleichzeitig im Namen der Deutschen Studentenschaft Danzig, nochmals allen denjenigen Stellen, die an der Durchführung der Fahrt mitgewirkt haben, meinen Dank aus-

sprechen, insbesondere den Reichsbehörden, der Deutschen Reichsbahngesellschaft, dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, der Gesellschaft von Freunden der Danziger Hochschule, dem Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie, dem Volksbund für das Deutschtum im Ausland, den Automobil-Fabriken, wie Auto-Union A.-G., Daimler-Benz A.-G., Hanomag, Opel und der I. G. Farbenindustrie. Meinen ganz besonderen Dank möchte ich aber dem Deutschen Automobil-Club aussprechen, der in hervorragender Weise half, die touristische Seite der Fahrt vorzubereiten und der uns an allen Stellen, die wir berührten, einen so herzlichen Empfang bereitete.

Prof. Dr.-Ing. F. Neesen,
T. H. Danzig.

Unser Erlebnis

Schon sind Wochen seit unserer Heimkehr vergangen, schon haben Beruf und Familie uns wieder umspannt, schon haben neue Geschehnisse uns ergriffen. Trotzdem sind wir alle noch immer gepackt von dem Erleben jener Fahrt, die uns vier Wochen durch Deutschland geführt hat.

Wir werden oft gefragt, welches unser größtes Erlebnis gewesen wäre. Die Antwort ist schwer. Die Bilder der einzelnen Reisetage schieben sich durcheinander. Gewiß mag ein jeder nach seiner Veranlagung und Vorbildung diese Landschaft oder jene Besichtigung, dieses Gespräch oder jene Ansprache herausheben; aber wir wissen, daß damit das innere Wesen und der eigentliche Wert unserer Fahrt nicht bezeichnet werden würde. Alles Einzelne hat sich für uns zu einem einzigen großen Gemälde zusamengeschlossen, zu dem aufrüttelnden und verpflichtenden Erlebnis deutschen Landes, deutscher Volksgemeinschaft und deutscher Arbeit im Sommer 1935.

Vier Wochen durch Deutschland! Gewiß haben wir Ostpreußen und Schlesien, Mecklenburg und Schleswig, Thüringen und Hessen nicht durchquert, aber wieviele deutsche Menschen haben wohl wie wir alle übrigen deutschen Landschaften in kurzer Frist hintereinander nicht nur besucht, sondern so gesehen, wie ein Land nur vom Kraftwagen aus zu erleben ist. Der Kraftwagen ist das zweckmäßigste Fahrzeug für jeden, der Land und Volk erschauen will. Nur im Kraftwagen spürt er jede Abwandlung des Bodens, kann er jede Einzelform in Eile oder in Ruhe, wie er es will, betrachten, ist er so wendig, daß ihm nichts, das seine Aufmerksamkeit fesselt, entgehen kann. Es kam uns oft, besonders bei den großen Streckenfahrten, so vor, als ob wir auf der Landkarte Deutschlands umherreisten, nur war das Relief dieser Karte nicht gezeichnet oder modelliert, sondern vollste Wirklichkeit, Deutschland im Sonnenschein.

Wie vielgestaltig ist schon die norddeutsche Tiefebene, von der Küste der Danziger Bucht über die flachen Rücken der ostpommerschen Moränenlandschaft zu dem weiten Stromtal der Oder mit seinen hohen Abhängen, von den waldumrauschten Seen bei Joachimstal und Brandenburg über die Magdeburger Börde und die Lüneburger Heide zu der Geest und der Marsch an der Wesermündung! Jeder Tag, jede Stunde brachte wechselnde Eindrücke. Wie verschieden sind auch die Siedlungen der Menschen, langgestreckte Bauerndörfer, zerstreut liegende Ritter-

güter, moderne Reihensiedlungen, die Höfe offen oder geschlossen, Fachwerkhäuser oder Steinbauten, Kirchen, Türme und Tore. Bild schließt sich an Bild: Schwedt mit seinem markgräflichen Schloß und seinen Tabaksspeichern, das Berlin des großen Kurfürsten und Wilhelms II., das Potsdam des Alten Fritz, die Reichsbahnwerkstadt Kirchmöser, das Tangermünde Karls IV., Salzwedel mit seinem Schützenfest, der Empfang durch den Bremischen Senat im würdevollen Rathause und die Bewirtung durch die Bremischen Kaufleute im goldenen Saale der Böttcherstraße, Hannover im Schmuck des Gauparteitages.

An der Porta Westfalica erreichten wir das deutsche Mittelgebirge. Es steigt unvermittelt aus der Ebene heraus. Der Blick von dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal umfaßt mitteldeutsches und niederdeutsches Land. Seitdem ging es bergauf und bergab, von den Ausläufern des Teutoburger Waldes bei Osnabrück hinunter in die Ebene von Münster, über die Bergrücken bei Dortmund und Essen zum Bergischen Land mit seinen gewerbereichen Tälern und zur Rheinebene bei Köln. Die Eifel forderte uns nicht nur auf dem Nürnburgring zu Zuverlässigkeitsfahrten heraus. Die Täler der Ahr, der Mosel, der Saar und des Neckar vermittelten die vielbesungene, weinfrohe Romantik deutscher Landschaft.

Hinter Reutlingen erhob sich vor uns die Rauhe Alp, wie ein Wall, der Mitteldeutschland gegen den deutschen Süden begrenzt. Von den Abhängen des Schwarzwaldes hinter Aach schauten wir zum Bodensee. Die Ebene zwischen den Alpen und der Donau entspricht der Norddeutschen Tiefebene. Doch während dort die Wogen der Nordsee an jenem Kai, von dem die „Bremen" nach Amerika abfuhr, gegen uns brandeten, ragte hier das Hochgebirge empor. Die Zugspitze war für uns der Höchst- und Wendepunkt der Fahrt. Seitdem ging es nord- und ostwärts.

Wir erlebten die Stufen Deutschlands nochmals in umgekehrter Reihenfolge: die Hochebene zwischen München und Regensburg, den Jura, die Fränkische Schweiz, das Fichtelgebirge und das Erzgebirge. Bei Chemnitz fuhren wir wieder in die Ebene hinaus zu den Schlachtfeldern bei Leipzig und zu den Braunkohlengruben zwischen Merseburg und Bitterfeld. Über Dessau, Wittenberg ging es nach Berlin zurück; Swinemünde bildete den Abschluß. „Heute gehts an Bord! — Verschwunden das Land, verschwunden der Strand, Schiff auf hoher See.", so haben wir in der letzten Nacht gesungen. Am nächsten Morgen lag die heimatliche Küste vor uns. Wir stiegen in Zoppot an Land; Regen umfing uns zum ersten Male seit vier Wochen. Wir nahmen Abschied von den Kameraden.

Die Kameradschaft war das zweite große Erlebnis unserer Fahrt, zunächst die Kameradschaft unter uns Studenten und Dozenten. Die

sportliche Aufgabe, die wir uns gesetzt hatten, die nationale und akademische Verpflichtung band uns aneinander. Wir waren eine frohe Gemeinschaft, in der jeder unentbehrlich geworden war.

Doch wir erlebten noch eine andere, weitere Kameradschaft. Die Mitglieder des DDAC reichten uns die Hände, als ob wir seit Jahren mit ihnen befreundet wären. Wir waren in ihrem Kreise stets wie zu Hause. Der VDA sandte uns an allen Orten Vertreter entgegen. Sie wußten um unsere heimatlichen Nöte und hatten vielfach erst vor wenigen Wochen auf der Jahrestagung in Königsberg und Danzig den deutschen Nordosten kennen und lieben gelernt. Die blauen Wimpel grüßten uns feierlich und freudig in den Rathäusern zu Bremen und Dessau. Kameradschaft brachten uns entgegen auch die Männer des NSKK, dessen Korpsführer schon in Berlin durch seinen Vertreter Wünsche und Grüße uns mitgegeben hatte. Berufliche Bande verknüpften uns mit den freundlichen Führern der großen Werke, die wir besichtigen durften, der Reichsbahn, der Autoindustrie, der Zeppelinwerke, der Junkerswerke, der J. G. in Leuna, wo sogar ein Danziger Landsmann unser Führer war.

Soviel wir auch allen diesen Männern zu danken haben, ein anderes Erlebnis hat uns doch noch weit stärker ergriffen, der Ausdruck der Volksgemeinschaft, der uns in allen Teilen des deutschen Vaterlandes entgegengebracht wurde. Wir lernten recht anschaulich an der Begrüßung, die uns zuteil wurde, die seelische Verschiedenheit der deutschen Stämme kennen. Während die Pommern und die Schwaben uns bedächtig nachschauten, jubelten uns die Pfälzer und die Rheinländer schon von weitem zu. Wir, „die weißen Männer", galten an manchen Orten sogar als „Bäcker", „Metzger" oder „Klosterbrüder". Die Folge der acht Wagen mit den Danziger Standern erweckte überall Staunen und Bewunderung. Sobald wir hielten, waren wir von jung und alt umringt. „Wir sind auch aus Danzig", riefen uns zwei junge Mädchen vor Osnabrück zu. „Ich habe bei den Leibhusaren in Langfuhr gedient", sagte ein Kumpel in Saarbrücken. In Kirchmöser tauschten wir mit vielen ehemaligen Danziger Arbeitern Erinnerungen aus. Tag für Tag, Abend für Abend wiederholte sich die gastliche Aufnahme, zu wem wir auch kamen, das Bekenntnis der Verbundenheit zwischen Ost und West, zwischen Nord und Süd. Alter und Beruf, Stand und Bildung machten keinen Unterschied aus. Wir waren alle Deutsche und wollten nichts als Deutsche sein.

Wir erlebten das deutsche Volk, einig durch seinen Führer und einig in seinem Werk. Wir waren uns stets bewußt, in einem einzigartigen Zeitraum unser Vaterland zu durchreisen. Wir sahen überall frischen Anfang, freudiges Schaffen und stolzes Vollbringen. Das Antlitz Deutschlands ist bisher noch niemals durch Verkehrsbauten so stark umgestaltet worden, wie in diesem Jahre 1935. Die

Reichsautobahnen durchschneiden Acker und Wald, überqueren Flüsse und Täler. Jedes Hindernis muß ihnen weichen. Die gewaltigen Brückenbauten, die über die Oder bei Stettin, über den Main bei Frankfurt, über die Mangfall bei Holzkirchen, die Alpenstraßen bei Reichenhall sind Marksteine für kommende Jahrhunderte. Wir beobachteten, wie alle paar Minuten ein neuer Wagen die Opel-Werke in Rüsselsheim verließ. Man muß den LZ 129 in Friedrichshafen und die großen Flugzeuge in Dessau im Bau gesehen haben, um eine Vorstellung von der künftigen Verkehrsentwicklung zu gewinnen. Die eindrucksvolle Schau der Reichsbahn in Nürnberg, die Stickstoffberge und der Abfluß des Deutschen Benzins in den Leuna-Werken, die Feinmechanik bei Bosch in Stuttgart, die Hochöfen Röchlings bei Saarbrücken, die Schmiedepressen bei Krupp in Essen offenbarten uns deutsche Unternehmungslust und Schaffenskraft. Wir haben überall deutsche Menschen bei der Arbeit und im Glück dieser Arbeit kennengelernt. Die Fahrt zeigte uns das werktätige Deutschland.

Wir würden unser Erlebnis nicht ausschöpfen, wenn unsere Erinnerung und unser Nachdenken nur an dem unmittelbaren Eindruck des Gesehenen haften bliebe. Wir müssen versuchen, die gegenwärtigen Höchstleistungen der deutschen Technik, die uns entgegentraten, in das Gesamtdasein unseres Volkes einzuordnen und als das Ergebnis einer jahrzehntelangen Entwicklung zu begreifen. Wenn wir unsere Fahrt im Hinblick auf die Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahn unternahmen, so bedeutete dies für uns nicht nur ein freudiges Bekenntnis zu all dem, was wir dem modernen Verkehrswesen zu verdanken haben. Wir wollten vielmehr damit zugleich die Aufmerksamkeit unserer Zeitgenossen auf den damaligen Anbruch eines neuen Zeitalters lenken. Denn die Eisenbahn ist nur eine der Kulturerscheinungen, die das Verhalten und die Lebensform des deutschen Menschen in den letzten 100 Jahren völlig umgestaltet haben. Diese Umwälzung, geistig seit langem vorbereitet, findet ihren sichtbarsten Ausdruck in der Verwertung der Maschine als Arbeitsmittel.

Die Maschinentechnik, wie die ihr zu Grunde liegende Mechanik und die ihr entspringende mechanistische Weltanschauung sind eine letzte Antwort auf die Fragestellungen des 17. und 18. Jhs. Sie wurzeln in der Entfaltung der rationalistischen Wissenschaften. Sie hatten jedoch ihren Sieg erst ermöglichen können, nachdem die Auflösung der fürstlichen und bürgerlichen Gesellschaftsordnung seit der französischen Revolution den einzelnen aus bisherigen Hemmungen herausgelöst und damit freie Bahn dem schrankenlosen Individualismus und Liberalismus eröffnet hatte. Diese einst viel gepriesene Befreiung des Individuums hat den Betätigungsdrang des Erfinders und des Kaufmanns beflügelt und neben dem berufsmäßigen Ingenieur den Industriekapitän geschaffen. Der neue Menschentyp, der

damit hervortrat, veränderte mit Hilfe der Maschine die überlieferten Gewohnheiten des täglichen Lebens. Die Einführung von Gas und Elektrizität als Beleuchtungsmittel machte die Nacht zum Tage und erweiterte die mögliche Arbeitszeit ins Ungemessene. Die gleichen Kräfte sowie Dampf und Kohle bannten die Kälte aus den Arbeitsräumen. Schreibmaschine, Fernsprecher, Telegraphie und schließlich der Funk erleichterten die Nachrichtenübermittlung, ebenso wie Eisenbahn, Dampfschiff, elektrische Straßenbahn, Kraftwagen, Luftschiff und Flugzeug für die Bedürfnisse des Verkehrs Raum und Zeit überwinden halfen. Alle diese Errungenschaften der Technik sind in den letzten 100 Jahren geschaffen worden. Ihre Vervollkommnung ist gewiß. Es ist aber nicht vorstellbar, daß weitere neue Erfindungen in der nächsten Zeit eine gleiche Umstellung der Lebensformen verursachen können, wie sie seit Goethes Tod zur Einführung gelangten.

Unsere Fahrt durch Deutschland hat der Hilfsmittel, welche die Technik heute bietet, im weitesten Umfange sich bedient. Sie hat uns zu Großstätten technischer Arbeit geführt und sie hat, was vielleicht am eindrucksvollsten war, uns gezeigt, daß die Technik, anfangs auf den Bereich der Städte beschränkt, heute nicht minder das Land überzogen hat. Die Nutzung der Technik ist dem jungen Deutschen der Gegenwart und besonders dem Studenten der Technik zur Selbstverständlichkeit geworden.

Trotzdem oder richtiger deshalb bedarf er der Erinnerung daran, daß all dies erst das Werk der letzten Geschlechter gewesen ist. Wenn er nicht einer falschen Romantik verfallen und die Gegenwart mißverstehen will, muß er unterscheiden lernen, wie weit die heutigen Lebensformen diesem neuen technischen Zeitalter angemessen oder nur noch fortgeschleppte Reste vergangener Zeitalter sind. Er muß erkennen, daß im 19. Jahrhundert, dem Jahrhundert des großen Überganges, Neues und Altes eng benachbart waren, daß aber das Alte unwiederbringlich dahingehen muß, während das Neue, wenn auch in weiterer Erneuerung die Grundlage des künftigen Daseins bilden wird. Zu diesem Alten gehört jene individualistische Haltung der älteren Techniker ebenso, wie die kapitalistische Einstellung mancher Großindustrieller. Auch die Einrichtung mancher Fabriken, die Gestaltung des Arbeitsganges, die Aufstellung, der Antrieb, die Bedienung und sogar der Anstrich der Maschinen zeigten uns so bemerkenswerte Unterschiede, daß ein jeder von uns den Wechsel der Arbeits- und Lebensformen, der sich in unserer Zeit ereignet, zu spüren bekam, denn man glaube nicht, daß eine eingleisige Strecke geradliniger Entwicklung das letzte Jahrhundert durchzogen habe. Wenn auch die maschinellen Hilfsmittel oft genug äußerlich die gleichen geblieben sind, so hat sich doch der Geist, in dem sie genutzt werden, grundsätzlich geändert. Die geradezu historische Bedeutung unserer Fahrt bestand darin, daß sie uns diesen

Wandel in größter Anschaulichkeit auf verschiedenen Gebieten der Technik und der Wirtschaft und in fast allen deutschen Landschaften vor Augen führte.

Dieser Anschauungsunterricht wurde uns gleichfalls zum tiefsten Erlebnis, zum Erlebnis deutschen Werdens. Es wäre seltsam, wenn wir nicht von dem Werdegang deutscher Arbeit auf das stärkste ergriffen worden wären. Gerade je mehr wir als Auslandsdeutsche das unablässige Fortschreiten des deutschen Menschen und seines Werkes als dem Dritten Reich eigentümlich empfanden, desto größer wurde unsere Bewunderung, desto stärker wurde auch unsere Sehnsucht, im Schutze dieses Dritten Reiches leben zu dürfen. Wir wollen das Gleiche wie die Brüder im Reich. Wir leiden an unserem Unvermögen um so schwerer, als es ungewollt und unverschuldet ist. Es ging deshalb durch unsere Herzen gerade auch in den Stunden stolzester Freude ein Hauch der Wehmut, ein Laut der Hoffnung, dem wir dann wieder und wieder Ausdruck verliehen in dem Liede, das wir als unser Danziger Bekenntnis von der Heimat ins Reich getragen haben, jenes Lied der Not und der Zuversicht, das da lautet:

Deutschland, Mutterland, hör' unsern Schrei!
Deutschland, Vaterland: „Herr mach uns frei!"
Wir wollen nicht länger draußen stehn,
Wir wollen keinen Grenzpfahl sehn.
Einmal dröhnt Glockensturm
Brausend von Turm zu Turm,
Einmal bricht's Morgenrot
Auch für uns herein."

Prof. Dr. Keyser,
Direktor des Landesmuseums Oliva.

Student und Deutschlandfahrt

Es war eine Zeit, in der das deutsche Studententum suchte nach der Form einer eigenen studentischen Leistung, als hier in Danzig diese Deutschlandfahrt der Deutschen Studentenschaft geplant und durchgeführt wurde.

Heute spricht man vom Reichsleistungskampf der Deutschen Jugend — wie zuerst in den Werkstätten, so nun auch auf der Hochschule.

Es soll die Lösung sein: Übertragung der Mannschaftsarbeit, der politischen Arbeit aus dem soldatischen Lager auf die Hochschule, räumliche, zeitliche und ideelle Verbindung des Politischwerdens und des — in unserm speziellen Falle — Ingenieurwerdens.

Wer diesen Begriff des Reichsleistungskampfes der Deutschen Jugend auf den Hochschulen so recht verstanden hat, in seiner Verbundenheit mit unserem Beruf, mit seiner Ausrichtung auf Fragen unseres Reiches und Volkes, mit seiner Forderung der Mannschafts- oder Gemeinschaftsarbeit, mit seiner Verschmelzung zwischen Lehre und Lernen, zwischen Dozenten und Studenten, der wird dem näherkommen, was wir mit der Fahrt und in diesem Buch vollbringen wollten, ohne daß wir das Wort Reichsleistungskampf kannten. Es ist ja nicht diese Fahrt selbst jene Leistung. Die Vorbereitung und die Zusammenfassung ihres Ergebnisses in diesem Buch gehören mit dazu.

Es war nicht die Deutsche Studentenschaft Danzig, d. h. ihre Führung oder ein Büro der Schöpfer des Gedankens, sondern ein Lehrer mit seiner Fachschaft.

Es spricht in diesem Buche nicht der Professor allein, es sprechen neben ihm die Studenten. Der Dozent spricht nicht als Wissenschaftler allein, sondern als Führer einer Mannschaft. Es spricht die Mannschaft nicht als Schüler oder Belehrte, sondern als selbstverantwortliche und selbstbewußte Beobachter und als Techniker.

Das Thema Jubiläumstage des deutschen Verkehrs allein war nicht der Ansporn. Die wissenschaftliche Betrachtung und Erkenntnis einer geschichtlichen Entwicklung des Verkehrs allein war nicht unsere Aufgabe — daß wir als Danziger Studenten, als Auslandsdeutsche diese Straßen befuhren, die — vor hundert Jahren begonnen — der Beginn einer völkischen Einigung einleiteten, war das Ergänzende, das Begeisternde. Daß wir mit Friedrich List unsere Schulung begannen, war maßgebend. Die Ideenverbindung zwischen dem Fallen der Zollgrenzen im deutschen Reich seit Friedrich List und Verkündung

des „Zurück zum Reich" der Freien Stadt Danzig, das alles zusammen gab uns den Auftrieb, den Wagemut, den Unternehmungsgeist. Daß wir Studenten das nicht erarbeiteten im Hörsaal, daß wir das Schaffen des Arbeiters selbst sahen, den Betrieb, die Industrie, die neuen Straßen, daß der Arbeiter uns selbst sah bei unserm Werben für Danzig bei unserer rein sportlichen Leistung, beim Studieren der Technik und der deutschen Wirtschaft — daß wir den Betriebsführer, den Industrieführer sahen und der uns — das ergab die Zuversicht, etwas Brauchbares zu schaffen.

Muß das nicht Erziehung sein? Muß das nicht hohe Warte sein? Das Gegenüber von Objekt und Betrachtendem. Das greifbare Gegenüber zweier schaffenden Gruppen. Daß der Betrachtende selbst dabei etwas mitbrachte, was über allem Studieren steht: die Kunde von Danzigs Kampf, war das nicht Streben nach ganzer Leistung?

Wir werden jetzt dreist. Wir wollen in dieser Form, als solche studentische Mannschaft — als Deutsche Studenten — als politische Soldaten draußen werben. Unser Unternehmungsgeist kennt keine Grenzen.

Dürfen wir so nicht mithelfen, im Ausland zu werben?

Wenn ich als Studentenschaftsführer noch etwas zu sagen versäumt habe, dann ist es der Dank an den Mannschaftsführer, an Prof. Neesen. Wir, die wir an der Aufgabe teilhatten, freuen uns, nun unsere Arbeit mit ihm zusammen vorlegen zu dürfen.

cand. mach. Werner Hülße,

Führer der D. St. D.

Betrachtungen über die Verkehrsmittel im Jahre 1935

Die erst so kurze und schnelle Entwicklung unserer Verkehrsmittel hat es mit sich gebracht, daß sie sich bisher unabhängig voneinander entwickelten und ihre gemeinsame Erfassung in der Literatur heute noch fehlt. Wenn wir Gelegenheit hatten auf unserer Fahrt in einem kurzen Zeitraum von nur vier Wochen uns mit allen Verkehrsmitteln zu beschäftigen, sie zu sehen und von Fachleuten Auskünfte zu erhalten, so dürfte es historisch wertvoll sein, unsere Anschauungen, wie wir sie auf unserer Fahrt über die Verkehrsmittel gewannen, niederzuschreiben.

Eisenbahn

Unsere Deutschlandfahrt 1935 galt der Propaganda für das Verkehrswesen. Sie sollte aber auch uns als Studierenden einen umfassenden Einblick verschaffen in das, was heute unsere Verkehrsmittel leisten bzw. was sie in den nächsten Jahren leisten sollen. Wenn vor zehn Jahren von Studenten eine Werbefahrt für das Verkehrswesen unternommen worden wäre, hätte es nur eine Propagandafahrt für die Eisenbahn sein können, denn die Eisenbahn hatte das Monopol. Heute, um die Wende des 100jährigen Bestehens, hat sie dieses Monopol verloren. Der Kraftwagen verlangt gebieterisch seinen Anteil am Verkehr. Noch vor wenigen Jahren hat kaum jemand diese rasche Entwicklung des Kraftwagens geahnt, während man heute mit den Prophezeiungen schon so weit geht, daß der Eisenbahn nur noch eine kurzbefristete Lebensdauer zuzumessen sei. Daß diese Prophezeiungen weit über das hinausschießen was wir von der künftigen Verkehrsumgestaltung zugunsten des Kraftwagens und des Flugzeuges zu erwarten haben, darüber sind wir uns als Techniker natürlich von vornherein alle im klaren gewesen. Wir wissen auch, daß die Verlegung des Transportes einer Großzahl von Gütern von der Schiene auf die Straße einfach ein Unding ist, daß die Beförderung bestimmter Warengattungen die Eisenbahn der Straße ein für allemal wird überlassen müssen. Um die Übernahme bzw. Behauptung eines recht erheblichen Teils des Güter- und Personenverkehrs entbrennt derzeit ein heißer, aber durchaus gesunder Konkurrenzkampf der auf beiden Seiten zu einer Unzahl technischer Neuerungen und beachtlicher Fortschritte geführt hat.

Es ist also besonders glücklich für den Wert unserer Deutschlandfahrt zu bezeichnen, daß sie gerade zur Zeit dieses Kampfes unter-

nommen wurde. Sie gestattete es uns, mit dem Auge des Ingenieurs zu sehen, was auf beiden Seiten geleistet wird und geleistet werden kann und abzuwägen gegeneinander die Aussichten, die das eine oder das andere Verkehrsmittel in der Folgezeit hat. Gar mancher von uns wird in einzelnen Verkehrsfragen vorher gehabte irrige Ansichten korrigiert haben. Die Fülle des gebotenen Anschauungsmaterials hat uns allen unvergeßliche Eindrücke vermittelt, die denen, die später einmal im Verkehrswesen tätig sind, von unvergleichlichem Nutzen sein werden.

Während es beim Kraftwagen — man kann wohl sagen — 40 Jahre gedauert hat von den ersten Anfängen bis zur Entwicklung eines wirklichen Kraftwagenverkehrs, war es von der Erfindung der Lokomotive bis zur Einrichtung eines brauchbaren Eisenbahnverkehrs nur eine Zeitspanne von wenigen Jahren. Die eigentlichen Großtaten in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs fallen in die ersten Jahrzehnte ihres Bestehens. Der Sprung von den 10 bis 15 km/h Reisegeschwindigkeit der Postkutsche auf die 40 bis 50 km/h der Eisenbahn waren von unermeßlicher, heute kaum noch vorstellbarer Bedeutung. Wenn man nun den Vorwurf erhebt, die Eisenbahn habe in den letzten 40 bis 50 Jahren keine Fortschritte mehr gemacht, so kann sich das bei genauer Betrachtung der Dinge eigentlich nur auf die Fahrgeschwindigkeit beziehen. Das, was geleistet ist in diesen Jahren angeblichen Stillstandes, konnte sich nicht in gleich stürmischer Weise vollziehen, wie im Anfange und erscheint daher dem Außenstehenden unbedeutend. Aber es ist dennoch unaufhörlich gearbeitet worden an der Verbesserung der Fahreigenschaften, der Bequemlichkeit und Sicherheit, an der Verminderung des Aufwandes für Reparaturen, Brennstoff und andere Betriebsunkosten, an der Erhöhung der Lebensdauer von Fahrzeug und Oberbau und vielem mehr. Beim Besuch der Ausbesserungswerke Kirchmöser, Opladen und Dessau konnten wir uns selbst davon überzeugen, wie gut die Reichsbahn die Unterhaltung ihrer Fahrzeuge organisiert hat. Sie ist in der Rationalisierung und Einführung der Fließarbeit für viele Industriewerke des In- und Auslandes ein Vorbild gewesen. Es ist gewiß eine Leistung, wenn die Reparaturzeit einer Lok von den 2 bis 3 Monaten der Vorkriegszeit auf 14 bis 18 Tage heruntergedrückt werden konnte. Vor allem, wenn man sich klar macht, was für einen Anteil die Reparaturen an den Gesamtkosten des Betriebes haben, so wird man verstehen, daß immer wieder Eisenbahner aus dem Ausland kommen, wie uns berichtet wurde, um sich unsere Ausbesserungswerke anzusehen und die ihren danach umzubauen. Daß die Qualität der Arbeit nicht gelitten hat bei der Rationalisierung, bezeugen die noch bedeutend gestiegenen Laufzeiten der Lokomotiven und Wagen zwischen zwei Überholungen. Das erscheint verständlich, wenn man die große Zahl moderner Spezialwerkzeugmaschinen in den Werken sieht und die aus langer Betriebserfahrung

eingeführten Meßmethoden und Toleranzvorschriften. Doch nicht nur gute Einrichtungen für einen geordneten und sicheren Eisenbahnverkehr wurden geschaffen. Auch das dafür notwendige Personal wird in vorbildlicher Weise gestellt. Die Besichtigung der Reichsbahnzentralschule in Kirchmöser gab uns Einblick, wie ernst es die Reichsbahn mit ihrer Schulung nimmt, und daß sie keine Mittel scheut, um auf diesem Gebiete Erfolge zu erzielen. Ob es nun der Lokführer, Zugführer oder Weichensteller ist, alle müssen erst einmal an die Modelle und Versuchsanlagen ran und beweisen, daß sie ihren Aufgaben gewachsen sind.

Wie großzügig und planmäßig unter Zugrundelegung modernster Meßverfahren seit langen Jahren fortlaufend an der Verbesserung der Fahrzeuge gearbeitet wird, das hat uns alle bei der Besichtigung der Versuchsabteilung im RAW Grunewald ehrlich in Erstaunen gesetzt. Ebenso wie wohl kaum einer von uns eine Ahnung von dieser ungeheuren Kleinarbeit der Reichsbahn hatte, so hat es noch viel weniger die Allgemeinheit. Allzu leicht ist man dazu geneigt, mit dem Maßstab zu messen, den wir durch den technischen Fortschritt auf vielen anderen, völlig neuen Gebieten in den letzten Jahren bekommen haben und der uns Verbesserungen, z. B. an Eisenbahnfahrzeugen, als unbedeutend erscheinen läßt.

Und nun zu den Gegenwartsfragen im Eisenbahnverkehr. An der Spitze steht das Problem der Geschwindigkeitserhöhung, das in den letzten Jahrzehnten den Eisenbahnfahrzeugbau, wie schon erwähnt, fast überhaupt nicht beschäftigt hat. Infolge der Beibehaltung der Fahrgeschwindigkeit während einer recht großen Zeitspanne, hat sich in vielen Kreisen die Meinung gebildet, die Eisenbahn sei an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und werde die Erreichung höherer Geschwindigkeiten voll und ganz den Kraftwagen überlassen müssen. Dieser irrigen Ansicht ist entgegenzustellen, daß bereits im Jahre 1902 auf der Schiene 210 km/h erreicht wurden. Daß man damals das Schnellfahrproblem nicht weiter verfolgte, lag daran, daß kein Bedürfnis nach Geschwindigkeitserhöhung vorlag, daß das Publikum nicht gewillt war, die höheren Tarife für Schnellfahrten zu bezahlen. Ein Heraufsetzen der Fahrgeschwindigkeit hätte die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn zunichte gemacht und schwere volkswirtschaftliche Schädigungen nach sich gezogen.

Heute erst, also über 30 Jahre nach den ersten Schnellfahrten, ist die Eisenbahn erneut gezwungen, sich mit diesem Problem zu befassen. Gezwungen durch die Konkurrenz des Kraftverkehrs. Heute gilt die damals gewonnene Erkenntnis nicht mehr, daß höhere Geschwindigkeiten unwirtschaftlich seien. Denn einmal liegt heute ein Bedürfnis nach Schnellfahren tatsächlich vor und zum anderen haben wir heute bessere Materialien für Fahrzeuge und Oberbau, die es gestatten, auch ohne

nennenswerte Erhöhung der Tarife schneller zu befördern. Wenn man vielleicht erst etwas zaghaft an die Umstellung bzw. die dafür notwendigen Versuche heranging, so ist das verständlich genug, weil eine solche bei einem Apparat, wie der Eisenbahn, mit unheuren Kosten verknüpft ist. Kleine Fehler können große wirtschaftliche Nackenschläge bringen, die bei der Bedeutung der Eisenbahn sich auf die gesamte Volkswirtschaft auswirken. Es ist ja nicht nur die Durchbildung und Anschaffung geeigneter Fahrzeuge notwendig. Da müssen die Schienen verstärkt, die Bremsstrecken verlängert, die Kurven begradigt und überhöht werden und vieles andere mehr. Aber die Eisenbahn ist heute entschlossen am Werk.

Was geschieht und in welcher Richtung gearbeitet wird, das zu sehen, gab uns unsere Deutschlandfahrt ganz hervorragende Gelegenheit. Der Besuch bei den Borsig-Lokomotivwerken, der Lokomotivabteilung der Firma Krupp und der Wagenbauabteilung der MAN in Nürnberg gab uns Einblick in die Stätte des Schaffens. Wir sahen eine ganze Reihe neuer Konstruktionen, die völlig aus dem Rahmen des bisher Dagewesenen herausfielen. Da war bei Borsig die fast fertige Stromlinienlok., die auf uns alle den nachhaltigsten Eindruck machte. Wir sahen weiter zum erstenmal die Verwendung von Rollenlagern bei Lokomotivdrehgestellen, sahen geschweißte Tender, Lokomotivrahmen und Kessel. Weiter fielen uns dort auf die Versuche mit stählernen Feuerbuchsen, sowie weitgehende Abweichungen von dem Typ des altüberlieferten Lokomotivkessels. Daß auch der deutsche Lokomotivbau seinen alten Weltruf noch besitzt, das sahen wir ganz besonders deutlich bei Krupp, wo gerade eine Serie schwerster Lokomotiven für das Ausland sich im Bau befand. Im Waggonbau bei der MAN fielen die neuen Stromlinienformen auf, die weitgehende Anwendung von Leichtmetall, die selbsttragenden, ganz aus Stahlprofilen zusammengeschweißten Kastenrahmen, und die allgemeine Verwendung von Rollenlagern im Personenwagenbau.

Daß aber, was in der letzten Zeit bereits geschafft wurde, das sahen wir mit Staunen auf der Jubiläumsausstellung der Reichsbahn in Nürnberg, einem der Hauptziele unserer Deutschlandfahrt. Das eine oder andere Fahrzeug hatten wir bei den Werkbesichtigungen zum Teil ja schon im Bau gesehen. Doch fehlte noch die große Übersicht über das derzeitige Gesamtschaffen auf dem Gebiet der Weiterentwicklung der Eisenbahn, und das hat uns die Ausstellung in wunderbar eindrucksvoller Form vermittelt.

Die Vielzahl der ausgestellten Fahrzeuge trug aber gleichzeitig ein anderes Problem an uns heran, das die Eisenbahn neben der Geschwindigkeitsfrage heute am brennendsten beschäftigt, die Wahl des Fahrzeugtyps. Wir sahen den leichten Dampfzug und die Stromlinienlok. für den schweren Dampfzug. Weiter elektrische Lokomotiven und

Motorenlokomotiven, Dampf-, Diesel-, elektrische Speicher- und Oberleitungstriebwagen u. a. m. Um das Problem kurz herauszustellen:

Es handelt sich darum, ob der schwere Zug, der Kurzzug oder der Triebwagen das Beförderungsmittel der Zukunft ist, bzw. wie man alle drei Typen zweckmäßig vereinigt, je nach Eigenart der Strecke. Auch dieses Problem ist letzten Endes durch die Konkurrenz mit dem Kraftwagen geweckt worden. Der Kraftwagen hat den Vorteil der Auflockerung des Verkehrs, indem er mit häufigen Fahrten jeweils kleine Mengen befördert. Die Eisenbahn fährt, vom betrieblichen Standpunkt aus gesehen, am besten mit möglichst großen Zügen. Sie ist jedoch bereit, mit Rücksicht auf die Vorteile, die dem Reisenden aus einer größeren Unterteilung der Züge erwachsen, von einseitig betrieblichen Gesichtspunkten abzugehen, in der berechtigten Erwartung, daß die Mehrkosten des Betriebes durch die stärkere Benutzung der Eisenbahn als Verkehrsmittel ausgeglichen werden. Die Erfahrung der nächsten Jahre wird wohl erst lehren, ob die gestellten Erwartungen in Erfüllung gehen und in welchem Maße Triebwagenverkehr möglich ist.

Eine weitere wichtige technische Frage ist die, ob die Elektrifizierung der Eisenbahn zweckmäßig ist oder ob die Dampflokomotive ihre bisher behauptete Stellung behalten soll. Bei den mit eigener Kraftquelle fahrenden Triebwagen ist der Antrieb sowie die Kraftübertragung Gegenstand eingehendster Versuche. Wir sahen dieselelektrische, dieselmechanische und dieselhydraulische Antriebe. Weiter wird von den Firmen sehr intensiv an dem Bau von Dampftriebwagen gearbeitet.

Nach dem bisher Gesagten mag es manchmal so den Anschein haben, als sei der Kraftwagen eine recht unangenehme Konkurrenz für die Eisenbahn. Gewiß, die goldenen Zeiten der Monopolstellung der Eisenbahn sind vorbei. Doch gilt es ja nicht überall, sich gegenseitig Konkurrenz zu machen. Die Eigenarten beider Verkehrsmittel sind bei richtiger Verteilung des Aufgabenbereiches durchaus dazu geeignet, sich bei Beförderung vieler Güter in idealer Weise zu ergänzen. In Erkenntnis dieser Tatsache hat sich die Reichsbahn deshalb entschlossen, einen Teil des Kraftverkehrs in Form eines Zubringerdienstes selbst zu übernehmen. Die Organisation dieses Kraftverkehrs, ganz besonders im Punkte der Umladung von der Bahn auf den Kraftwagen und umgekehrt, ist ein Problem, an dessen Lösung derzeit sehr intensiv gearbeitet wird. Einige sehr gute Erfolge auf diesem Gebiet bekamen wir auf der Nürnberger Ausstellung ebenfalls zu sehen, wo uns neben einigen Reichsbahnkraftwagentypen besondere Umladebehälter sowie Umladevorrichtungen gezeigt wurden. Nicht zu vergessen sind auch die neuen Straßenfahrzeuge für Güterwagenbeförderung, die es gestatten, den Eisenbahnwagen durch die Straße zur Entladestelle zu fahren.

Auf mancherlei Gebieten wird sich allerdings ein Konkurrenzkampf zwischen Straße und Schiene nicht vermeiden lassen, doch war dieser Kampf ja vorher schon als durchaus gesund bezeichnet worden. Daß er nicht ausartet, dafür haben Verordnungen der Reichsregierung gesorgt in der richtigen Erkenntnis, daß das Verkehrswesen in erster Linie volkswirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat und daß es völlig verfehlt wäre, es der Ausbeutung durch Privatunternehmen zu überlassen.

Die Eindrücke, die jeder von uns auf der Deutschlandfahrt 1935 vom Stand und der Entwicklung der Eisenbahn gewonnen hat, mögen im einzelnen verschieden sein. Die zukünftige Entwicklung des gesamten Verkehrswesens ist ja an so viele schwierige Fragen gebunden, über die auch Fachleute heute noch keine abschließende Meinung haben, so daß ein festes Urteil von unserer Seite nur ein Vorurteil sein kann. Die Entscheidung in vielen Fragen werden wir schon der Geschichte überlassen müssen. Doch den Eindruck haben wir alle erhalten, daß die Eisenbahn trotz ihrer 100 Lenze nicht erstarrt ist in Formen und Gewohnheiten, daß vielmehr die Versprechungen über die zukünftige Verkehrsgestaltung nicht leere Worte sind, sondern daß Taten von umwälzender Bedeutung dahinter stecken, Taten, von denen wir uns selbst auf unserer Fahrt überzeugen durften.

cand. mach. Biebrach.

Kraftwagen

In kurzsichtiger Weise stellte man den Ausbau des deutschen Straßennetzes in den Jahren nach dem Kriege, im Gegensatz zu unserer heutigen Zeit, etwas in den Hintergrund. Aus diesem Grunde ging die Entwicklung der Automobilindustrie nur ganz langsam vorwärts, zumal das Auto immer von der breiten Masse als Luxusartikel und nicht als wirtschaftliches Verkehrsmittel angesehen wurde. Durch geschickte Propaganda und vor allem durch das einzigartige Projekt des Ausbaues des deutschen Straßennetzes, ist es im neuen Deutschland bereits bis heute gelungen, das Automobil als allgemein mögliches Verkehrsmittel der Bevölkerung zugänglich zu machen, und so das Problem des Volkswagens ernsthaft in Angriff zu nehmen. Eine wesentliche Erleichterung bedeutete für die breite Masse der Erlaß der bis dahin nicht unerheblichen Steuern.

Mit Riesenschritten ging demzufolge in den letzten Jahren die Entwicklung und damit vor allem die motorische Vervollkommnung vorwärts. Wir stehen heute etwa an der Stelle, wo Anforderungen an den Motor bereits keine Schwierigkeiten mehr bereiten. Und nun wenden sich allgemein die Konstrukteure des Automobilbaues der Vervollkommnung der Aufbauten der Wagen zu. Da die Reichsautobahnen, das ideale Verkehrsnetz, vorläufig noch im Bau sind, und nach

Fertigstellung immer nur einen Teil des Verkehrs aufnehmen werden, wird die gute alte Landstraße immer einen bedeutenden Faktor im deutschen Verkehrswesen darstellen. Es genügt also nicht, Fahrzeuge zu bauen, die auf den kurvenarmen und spiegelglatten Reichsautobahnen fahren können, sondern es werden immer in erster Linie Wagen nötig sein, die den Anforderungen des Publikums auf der Landstraße gerecht werden. Dies bedingt natürlich eine besonders gute Ausbildung der schwingenden Teile eines Automobils. Es werden heute, wie wir sahen, in den einzelnen Firmen eingehende Untersuchungen der Ausbildung der Federn vorgenommen und in einzelnen Fahrzeugtypen in den Verkehr gebracht. Während früher die Blattfeder bei starren Achsen im Kraftwagenbau eine Monopolstellung einnahm, geht man heute vielfach zu Schrauben- und Torsionsfedern über. Erfolgreiche Konstruktionen, die dem Wagen eine größere Fahrsicherheit, vor allem auf kurvigen und unebenen Straßen und bei hohen Geschwindigkeiten verleihen, sind: Schwingachse, Ausgleichsfederung, hoher Radstand und Vorderradantrieb; in verschiedenen Ausführungen konnten wir diese Einrichtungen bereits in einer großen Anzahl deutscher Wagen eingebaut sehen.

Um den hohen Geschwindigkeitsanforderungen für die Reichsautobahn einerseits und den Geschwindigkeitsanforderungen von Stadtfahrten gerecht zu werden, wird heute auch eifrig an der Durchkonstruktion geeigneter Getriebe gearbeitet. Wir sahen, daß die Forderung dadurch erfüllt wird, daß selbst schon bei kleinen Fahrzeugen Schnell- bzw. Schonganggetriebe oder Vierganggetriebe eingebaut wurden.

Aus finanzpolitischen Gründen ist es heute für Deutschland notwendig geworden, sich vom Auslande möglichst weitgehend unabhängig zu machen. Da aber die deutsche Automobilindustrie durch den Bezug von Kraftstoffen und von Gummi vom Ausland abhängig war, eröffnet sich dem deutschen Ingenieur in neuester Zeit wieder ein großes Betätigungsfeld. Während heute noch bei weitem die Größtzahl der deutschen Automobile mit Benzin- oder Dieselmotoren ausgerüstet sind, ist man nunmehr eifrig bestrebt, auch andere Kraftstoffe wie Holz und Kohle durch Anwendung von Generatoren oder Dampfmaschinenantrieb zu verwenden.

Auch die synthetische Benzingewinnung, die wir bei den Leuna-Werken Gelegenheit hatten, kennenzulernen, geht mit Riesenschritten vorwärts. Während wir noch vor wenigen Jahren diesen wichtigen Kraftstoff als Produkt natürlichen Erdöls fast ausschließlich vom Auslande bezogen, deckt Leuna heute bereits einen Großteil des deutschen Benzinbedarfs aus inländischen Stoffen und hofft, bald die deutschen Ansprüche in noch stärkerem Maße erfüllen zu können. Noch weiter im Anfangsstadium der Entwicklung steht die Gewinnung von synthetischem

Gummi. Wir hatten auf dem Nürnburgring Gelegenheit, Versuchsfahrten hiermit zu beobachten und sahen, daß auch auf diesem Gebiet intensiv gearbeitet wird.

cand. mach. Kuhlo.

Schiff

Unsere Deutschlandfahrt führte uns auch an einen Brennpunkt des Weltverkehrs, nach Bremerhaven, dem einen großen Ausfalltor Deutschlands zur Welt. Sahen wir sonst vielfältig Verkehr und Verkehrsmittel zu Lande und auch in der Luft, so gab uns der Anblick des Hafenlebens und die Besichtigung der „Bremen", des größten Trägers der deutschen Flagge auf dem Weltmeer, einen Einblick in das moderne Verkehrswesen zu Wasser und über See. Die letzten Erkenntnisse der Schiffbaukunst unserer Zeit sind in diesem Riesenschiff sowohl in der äußeren wie inneren Gestaltung des Schiffskörpers Wirklichkeit geworden. Aber wie lang ist der Weg der Entwicklung gewesen, um dieses Wunder der modernen Technik schaffen zu können!

Das Segelschiff kreuzte in vier Wochen über den Nordatlantik nach New York, die ersten Dampfer verkürzten die Zeit auf etwa zwei Wochen, und heute treiben 100 000 PS unsere größten Schnelldampfer in vier Tagen über den Ozean! Das ist bei diesen Ozeanriesen ein Leistungsaufwand, als ob vor jeden Passagier ein 50 PS starker Kraftwagen als Zugmaschine gespannt würde.

Der Schiffbau hat die längste Geschichte aller Verkehrsmittel. Schon in alten Zeiten verstand man es, vorzügliche Schiffsformen zu schaffen, wie es die Ausgrabungen von Wikingerschiffen auch hier in Danzig zeigen. Im Gegensatz zum Landverkehr wurde auch im Mittelalter die Entwicklung im Schiffbau nicht unterbrochen.

So fand die Dampfmaschine eine hochentwickelte Schiffbaukunst vor. Der Raddampfer mit der liegenden Dampfmaschine wurde bald durch den Schraubendampfer mit der Vertikaldampfmaschine ersetzt. Heute beherrscht bei den Ozeanriesen die Turbine oder die Dieselmaschine das Feld. Die hohen Beanspruchungen aber, die das Manöverieren an diese Maschinen stellt, drängt zum turbo- oder dieselelektrischen Antrieb, der wie wir hörten, bei neuen Anlagen gewählt werden soll.

Schon frühzeitig wuchsen mit der Verbesserung der Maschinen die Schiffsgrößen und die Geschwindigkeiten, dorch dürften die heutigen größten Schiffe von 70 000 Tonnen mit 300 Meter Länge und 35 Meter Breite vorerst nicht übertroffen werden, da ein Bedürfnis für solch große Schiffe nicht vorliegt, im Gegenteil, sie sind unwirtschaftlich und reine Prestigebauten.

Was die Geschwindigkeit anbetrifft, so hat sie im Handelsschiffbau bei etwa 30 Knoten auch ihre Grenze erreicht. Eine weitere Steige-

rung würde ein ungeheures Mehr an Maschinenleistung erfordern, das wirtschaftlich nicht mehr zu verantworten wäre. Braucht doch unsere „Bremen" für 26¼ Knoten 84 000 PS und zur Erreichung von 27 Knoten schon 105 000 PS! Heute liegt der wirtschaftliche Typ des modernen, schnellen Passagierschiffs nicht bei 70 000 Tonnen und 30 Knoten, sondern bei etwa 16—20 000 Tonnen und gut 20 Knoten, wie er jetzt von den neuen Ostasien-Schiffen des Norddeutschen Lloyd dargestellt wird. Das reine Frachtschiff wird auch weiterhin allgemein kleiner und langsamer sein, da ja gerade bei geringen Geschwindigkeiten die besondere Wirtschaftlichkeit des Frachtschiffes liegt.

Anders liegen die Verhältnisse beim Kriegsschiff, bei dem die Wirtschaftlichkeit keine Rolle spielt. Für Großkampfschiffe von rund 30 000 Tonnen sind die schnellsten Passagierschiffsgeschwindigkeiten mit 30 Knoten ebenfalls erreicht, kleine Kreuzer laufen heute schon bis 40 und die schnellsten Zerstörer sogar schon 45 Knoten, das sind über 80 Klm.-Std. Aber auch beim Kriegsschiff ist eine weitere Steigerung kaum möglich, da sie auf Kosten der Armierung oder Panzerung gehen muß. Trotzdem aber liegt das Problem des Schiffbaues in der Erhöhung der Geschwindigkeit bei mindestens gleichbleibender Wirtschaftlichkeit. Um dieses Ziel zu erreichen, eröffnen sich mehrere Wege. Im Schiffbau wird im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln noch sehr schwer, zu schwer gebaut. Erst durch den Zwang des Versailler Diktates wurde bei unseren Kriegsschiffen durch Anwendung von Leichtmetall und des Schweißverfahrens statt der Nietung eine Verminderung des toten Gewichtes versucht und erzielt. Diese Möglichkeit wäre somit auch für das Handelsschiff gegeben, bei dem jetzt teilweise schon das Gewicht der Maschine durch Verwendung kleiner, leichter Hochdruck-Turbinen verringert wird.

Ein anderer Weg zu dem erwähnten Ziel ist die Verkleinerung des Widerstandes vom Unter- und Überwasserschiff. Unsere großen schnellen Schiffe zeigen nicht mehr die scharfkantigen Steven von früher, sondern die abgerundeten mit dem Wulst unterhalb der Wasserlinie. Eine neue Richtung weist auch die schon viel gebaute und bekannte Maier-Form, die den Unterwasserteil des Vorschiffs wesentlich verkleinert und eine gute Strömung gibt. Auch das Problem des Propellers ist noch nicht restlos gelöst, müssen doch heute noch die großen Schnellschiffe unverhältnismäßig oft die Schrauben auswechseln, die den überaus starken Beanspruchungen nicht gewachsen sind. Weiter sind Bestrebungen im Gange, die Schraube zu ersetzen, etwa durch den Voith-Schneider-Propeller, der für das Binnenschiff schon bestens erprobt ist, wie wir auf der Bodenseefahrt mit der „Ravensburg" feststellen konnten. Beste Manövrierfähigkeit zeichnen ihn aus, eine besondere Ruderanlage macht er gänzlich und die Maschinentelegraphen zum großen Teil überflüssig. Auch an der Überwasserform sind noch mancherlei Ver-

besserungen durch weitgehendste Anwendung der Stromlinie für die Aufbauten und durch Schaffung glatter, wenig unterbrochener Flächen möglich.

So sind noch genug Wege gangbar für die technische Weiterentwicklung, die besonders im Schiffbau niemals einen Stillstand gekannt hat. Wenn wir auf unserer Deutschlandfahrt und in unserem Studium zu dieser Erkenntnis kommen konnten, so ist dies ein besonderer Anreiz mit daran arbeiten zu können, daß Deutschland auch weiterhin an führender Stelle stehen möge.

cand. arch. nav. Köhler.

Flugzeug

Nach Kriegsende erst wurde versucht, das Flugzeug in den Dienst des Personen- und Frachtverkehrs zu stellen. Im Jahre 1919 war es Junkers, der die erste Verkehrsmaschine überhaupt herausbrachte und damit den Anfang des sich daraufhin außerordentlich schnell entwickelnden Weltluftverkehrs schuf. Nirgends anders ist aber auch ein völlig neues Verkehrsmittel in technischer Hinsicht von den ersten Anfängen bis zu den heute im Weltverkehr konkurrenzfähigen modernen Typen in so erstaunlich kurzer Zeit durchentwickelt und vervollkommnet worden wie gerade im Flugzeugbau. Ein Beispiel planmäßigen und zielbewußten Schaffens bietet wieder vor allem Junkers. Mit geradezu bewunderungswürdigem Weitblick hat er mit seiner ersten Verkehrsmaschine ein Baumuster geschaffen, das bis in die heutigen Tage hinein richtunggebend war für die weitere Entwicklung des typischen Junkers-Flugzeuges: den wellblechbeplankten Ganzmetalltiefdecker. Ob nun dieser Typ später bei seiner Vergrößerung mehrmotorig wurde, doppeltes oder gar dreifaches Leitwerk erhielt und sogar bei sehr schnellen Maschinen mit glattem Blech beplankt und mit einziehbarem Fahrgestell ausgestattet wurde, das Wesentliche ist immer erhalten geblieben und würde seine Vollendung im idealen Nurflügelflugzeug finden. Der kleine zeitliche Vorsprung in der Entwicklung der Luftverkehrsmittel brachte Deutschland, gestützt auf eine Reihe hervorragender Firmen, trotz vieler Beschränkungen durch das Friedensdiktat bis etwa zum Jahre 1930 eine eindeutige Führung in der Luftfahrt. Dies kann auch dadurch am besten gekennzeichnet werden, daß Deutschland zeitweilig mehr als 1/3 aller Weltrekorde innehatte und damit auch mehr als irgend eine andere Nation. Ebenso ist der Vorsprung auch daran zu erkennen, daß seinerzeit der Do. X das größte Flugboot und die G 38 das größte Landflugzeug waren. Da aber die Entwicklung der Luftverkehrsmittel auch eine Geldfrage ist, konnte Deutschland in den letzten Jahren seinen großen Vorsprung nicht in dem Maße halten, wie es etwa bis zum Jahre 1930 der Fall war, ist aber heute vor allem durch die Schaffung der Kriegsluftfahrt auf dem besten Wege, das Ver-

lorene wieder einzuholen. Im Bau von Schnellverkehrsflugzeugen hat Deutschland den Vorsprung anderer Länder durch die hochentwickelte Aerodynamik mindestens ausgleichen können; so übertraf z. B. die Heinkel „Blitz", die ganz ohne Vorläufer vollkommen neu konstruiert wurde, die Leistungen der amerikanischen Schnellverkehrsflugzeuge, die in jahrelanger Arbeit in mehreren Typen entwickelt und vervollkommnet wurden.

Die heute im Verkehr befindlichen Typen sind anscheinend der Vervollkommnung schon ziemlich nahe. Daß der Flugzeugbauer aber mit dem Erreichten noch nicht recht zufrieden ist, zeigt, wie wir uns an Ort und Stelle überzeugen konnten, die ganze neuzeitliche Entwicklung, die immer wieder nach Neuem sucht und sich nicht etwa nur damit begnügt, das Alte zu verbessern. Eine ganze Reihe von Einzelheiten am Flugzeug ist alles andere als ideal; es ist aber auch nicht so ohne weiteres anzugeben, wie man das alles verbessern könnte. Vorschläge und praktische Erprobungen gibt es schon eine ganze Reihe, aber sie haben bis jetzt noch nicht vermocht, unsern heutigen Typ zu verdrängen. Da ist zunächst der Antrieb des Flugzeuges: Motor und Luftschraube haben zusammen einen ziemlich schlechten Wirkungsgrad und man könnte sich an deren Stelle wirklich etwas Besseres wünschen. An Versuchen dazu fehlt es ja nicht; teilweise laufen sie darauf hinaus, einen völlig neuen Antriebsmotor einzubauen, z. B. eine Dampfturbine, teilweise wollen sie den Wirkungsgrad der Luftschraube erhöhen; wie dies z. B. beim Düsenflugzeug der Fall sein soll. Einen gewissen Fortschritt hat ja die Verwendung des Rohölmotors gebracht, der einen geringeren Brennstoffverbrauch als der Benzinmotor hat und deshalb größere Flugweiten gestattet; aber: seine Einsatzfähigkeit steht und fällt mit der Beschaffbarkeit des Rohöls! Man hat auch versucht, Motor und Propeller zu umgehen und den Brennstoff in Raketen unmittelbar auszunutzen. Aber der Haken dabei ist wieder der, daß die unvermeidliche Beschleunigungsarbeit, die notwendig ist, um die Verbrennungsgase auf ihre große Endgeschwindigkeit zu bringen, den Gesamtwirkungsgrad der Vortriebsanlage ziemlich herunterdrückt. Noch zahlreicher sind die Versuche, die Flugeigenschaften durch verschiedenartige Einrichtungen am Tragwerk oder auch völliges Aufgeben der starren Flügel zu verbessern. Eine hohe Fluggeschwindigkeit bedingt bekanntlich auch eine hohe Landegeschwindigkeit; es ist aber doch gelungen, sie durch Anbau von Klappen, Spalten usw. auf ein erträgliches Maß herunterzubringen. Neuerdings wird dies sogar dadurch versucht, daß man die Tragflächen in ihrer Größe veränderbar macht. Ein vollkommen anders gearteter Typ ist im Autogiro verwirklicht. Er hat den Vorteil, sehr kleine Flug- und Landegeschwindigkeiten zu erlauben und daher keine großen Flugplätze zu beanspruchen, aber den Nachteil, keine sehr großen Fluggeschwindigkeiten erreichen zu können; seinen Fähigkeiten

entsprechend, hat sich aber dieser Typ als Polizei- und Beobachtungsflugzeug bewährt. Ebenso ist die Ente ein gelungener Versuch, die bisherige Bauart aufzugeben, hat sich aber auch nicht allgemein durchsetzen können. Der Versuch, die Tragflügel durch Rotoren zu ersetzen, die so ähnlich wie der Voith-Schneider-Propeller wirken, ist noch nicht verwirklicht worden. Der heute sichtbare Fortschritt in der Vervollkommnung der Flugzeuge liegt hauptsächlich in der Steigerung der Geschwindigkeit.

Es ist ja ganz natürlich, daß gerade dieses Wesentliche am Flugzeug, das als Spezialverkehrsmittel der möglichst schnellen Beförderung von verhältnismäßig wenig Personen oder wertvollen Gütern dient, immer weiter erhöht wird. Dabei darf aber die Wirtschaftlichkeit nicht außer acht gelassen werden. Die aufzuwendende Leistung steigt selbstverständlich mit der Geschwindigkeit, aber die Flugdauer für eine bestimmte Strecke wird dafür geringer; wenn als Maß für die Wirtschaftlichkeit der Ausdruck (Nutzlast und Reisegeschwindigkeit) : (stündlicher Brennstoffverbrauch) gewählt wird, so zeigt sich, daß sie bei modernen Schnellverkehrsflugzeugen nicht schlechter als bei älteren Typen, ja sogar teilweise noch besser ist, wie z. B. der Vergleich der Ju 160 mit den älteren Mustern F 13 und W 34 zeigt. Man darf aber nicht daraus den Schluß ziehen, daß dadurch das Flugzeug geeignet wäre, eine Konkurrenz für Eisenbahn, Auto oder Schiff zu bilden, denn dazu müßte es erst einmal zu einem Massenverkehrsmittel entwickelt werden; und dem stellt sich ein schier unüberwindbares Hindernis entgegen: die Vergrößerung des Flugzeuges. Dies hat hauptsächlich folgende Gründe: zunächst würde einmal bei einer geometrisch ähnlichen Vergrößerung das Gewicht des Flugzeuges mit der dritten, der Auftrieb aber nur mit der zweiten Potenz steigen, so daß hier schon einmal eine unüberschreitbare Grenze liegen würde. In Wirklichkeit werden die Flugzeuge zwar nicht geometrisch ähnlich vergrößert, es treten auch noch andere Möglichkeiten hinzu, die Verhältnisse etwas günstiger zu gestalten, aber das Wesentliche dieser Schlußfolgerung bleibt bestehen und gebietet einmal ein unabwendbares Halt. Dann bietet, um nur noch einen anderen konstruktiven Grund anzuführen, die Ausbildung des Fahrgestells bei großen Fluggewichten beträchtliche Schwierigkeiten, die wahrscheinlich einer beliebigen Vergrößerung noch früher eine Grenze setzen würden. Solange aber ein Flugzeug nur etwa 50 Personen zu befördern imstande ist, während ein D-Zug 1000 Reisende mitnehmen kann, wird es nicht das Verkehrsmittel werden, sondern eben auch ein Verkehrsmittel bleiben, das an seine Stelle eingesetzt sinngemäß und zweckmäßig seine Aufgaben erfüllt.

cand. aer. Sponder.

Luftschiff

Das Zeppelinluftschiff, das während des Weltkrieges sich zu einer hervorragenden Waffe entwickelt hatte, steht nunmehr im Kampf, sich im Luftverkehr durchzusetzen. Ein historischer Tag war es, als in den Zeitungen die fahrplanmäßigen Fahrten des „Graf Zeppelin" nach Südamerika angekündigt wurden. Seit jenem Tage glückte es dem deutschen Luftschiff, vor allen anderen Nationen einen fahrplanmäßigen Verkehr von Erdteil zu Erdteil durchzuführen und die Betriebssicherheit des Luftschiffs unter Beweis zu stellen. Ein unerschütterlicher Mut, gestützt auf die hervorragenden Eigenschaften des Luftschiffs, bewegten den Luftschiffbau Zeppelin zur tatkräftigen Weiterführung seiner Pläne.

Der geringe Energieaufwand zur Bewegung des Luftschiffs bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 120 km/h und die Fähigkeit, den Aktionsradius durch Verminderung der Geschwindigkeit heraufzusetzen, kennzeichnen die Vorteile des Luftschiffs, die aber heute noch stark durch den Kapitalaufwand für den Bau desselben und der Hallen beeinträchtigt werden. Das Wichtigste, das wir im Jahre 1935 hören und sehen konnten, war, daß die erste Luftschiff-Reederei gegründet wurde und vor uns der LZ 129 seiner Fertigstellung entgegenging. Dieses Luftschiff zeichnet sich gegenüber „Graf Zeppelin" dadurch aus, daß seine Form strömungstechnisch günstiger ausgebildet wurde. Dies hatte zur Folge, daß sein Durchmesser bei annähernd gleicher Länge wie beim „Graf Zeppelin" von 30,5 auf 41,2 m vergrößert wurde.

Das neue Luftschiff LZ 129 ist etwa 248 Meter lang bei einem Durchmesser von 41,2 Meter. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 135 km/h, wobei die aus vier Dieselmotoren bestehende Maschinenanlage eine Höchstleistung von 4400 PS entwickeln kann. Der Brennstoffvorrat wird in Einzeltanks mitgeführt und besteht aus etwa 60 000 Kilogramm Schweröl. Der Gasinhalt ist 190 000 Kubikmeter gegenüber dem des „Graf Zeppelin" von 105 000 Kubikmetern. Das Traggas ist in 16 voneinander unabhängigen Zellen untergebracht. Die Fahrgasträume bieten Platz für 50 Passagiere und bestehen aus zwei größeren Gruppen von Aufenthaltsräumen mit Wandelhallen, ferner aus 25 Schlafkabinen mit 50 Bettplätzen. Die Fahrgasträume nehmen eine Grundfläche von 400 m^2 und einen Rauminhalt von 1000 m^3 ein.

Die günstige Form des LZ 129 und seine größere Maschinenleistung sollen es ermöglichen, die Nordatlantik-Strecke, die stärkeren Witterungseinflüssen unterliegt, zu befahren.

Möge es ihm gelingen, auch hier einen Fahrplan einzuhalten, wie es der „Graf Zeppelin" auf der Südamerika-Strecke tat, dann wird dem Luftschiff beim Überseeverkehr ein bedeutungsvoller Anteil zufallen.

Dipl.-Ing. Spicer, T. H. Danzig.

Straße

Wir sind zu einer Zeit durch Deutschland gefahren, in der für die Entwicklung des Straßenwesens bedeutsame Umwälzungen stattfanden. Als vor 50 Jahren der erste Kraftwagen lief, ahnte niemand seine Zukunft voraus. Aller Verkehr hatte sich der Alleinherrscherin Eisenbahn zugewandt. Die Straße, der man ohnehin in Deutschland wenig Beachtung zugemessen hatte — auch zum größten Teil eine Folge der inneren Zersplitterung des Reiches —, verlor für den Fernverkehr jede Bedeutung und wurde vernachlässigt. Als der Kraftwagen kam, fand er Straßen vor, die so billig wie möglich mit weitestgehender Anpassung an das Gelände und an die Grundstücksgrenzen erbaut worden waren. Er verlangte aber mit seiner immer steigenden Leistungsfähigkeit die Anpassung an die Gegebenheiten des Verkehrs. Die Zeit forderte Steigerung der Geschwindigkeiten und Erhöhung der Sicherheit. Stärksten Beanspruchungen gewachsene Straßendecken, ebene Oberflächen, Staubfreiheit und schlanke Linienführung wurden Notwendigkeiten, die erst nach und nach erkannt wurden. Man begnügte sich damit, die vorhandenen Straßen besser zu befestigen, den Unterbau zu verstärken, die Oberfläche durch Verwendung von Teer oder Asphalt zu glätten und von Staub zu befreien, die ärgsten Kurven und Steigungen zu mildern, kurz, es wurde nur das Allernotwendigste getan. Ein Vergleich dieser schleppenden, den Fortschritten im Kraftwagenbau ständig nachhinkenden Entwicklung des Straßennetzes mit derjenigen der Eisenbahn fällt zu Ungunsten der Straße aus. Dort wurde gleich zu Beginn die zukünftige Bedeutung des Schienenweges von genialen Männern erkannt, und vor hundert Jahren stand in den Grundzügen schon fest, was heute noch gilt. Bei der Einstellung der Straße auf den Kraftwagen handelte es sich allerdings auch vorerst um einen Umbau, bei dem die Grundlagen für jede Berechnung, die Annahmen über die Belastungen und die Intensität des Verkehrs fehlten.

Ein halbes Jahrhundert sollte nach der Erfindung des Kraftwagens vergehen, bis erkannt wurde, daß das alte Straßennetz auch mit allen Verbesserungen der Entwicklung nicht mehr gewachsen sei. Abgesehen von den Anforderungen des einzelnen Fahrzeuges an die Straße verlangte allein die ständige Vermehrung und Vergrößerung der Kraftwagen gebieterisch grundsätzlich neue Straßen, die mit Gesamtplanung, Linienführung und Oberfläche allen Ansprüchen des Verkehrs an Geschwindigkeit und Sicherheit gerecht werden und die volle Ausnutzung der Möglichkeiten des Kraftwagens gestatten. Da ist nun durch die Initiative Adolf Hitlers mit dem ganz Deutschland überspannenden Netz der Reichsautobahnen ein weit vorausgreifendes Werk begonnen worden, das sich in seiner Großartigkeit nur mit dem Straßennetz des römischen Imperiums vergleichen läßt. Wir sind über

die beiden bis zu unserer Fahrt fertiggestellten Strecken, Frankfurt am Main—Darmstadt und Holzkirchen—München, gefahren, und die Größe dieser Anlage überstieg zunächst unser Aufnahmevermögen. Es war uns, als hätte der Kraftwagen ein zu weites Gewand an. Wir erkannten aber dann, daß dieses Gewand von einem großen Meister zugeschnitten worden ist für einen Körper, dessen Wachstum er als Gesetz erkannt hat. Entsprach bis dahin einer Vergrößerung des Verkehrs ein Flickwerk an der Straße, so ist nach der Fertigstellung der Reichsautobahnen der Entwicklung des Kraftfahrzeuges wie des Verkehrs kaum noch eine Grenze gesetzt. Es ist vielmehr der Anreiz zur Ausnutzung der Möglichkeiten geschaffen worden, die diese Straßen bieten. Linienführung und Oberflächenbeschaffenheit wie Unterbau lassen Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometer und mehr zu. Die Industrie muß sich aber bei dem gegenwärtigen Stande anstrengen, um Motoren und Reifen zu schaffen, die selbst nur die Hälfte davon als Dauerleistung wirtschaftlich und so billig erreichen, daß die Ausnutzung dieser Vorteile nicht nur einzelnen möglich ist, sondern Allgemeingut wird. Hier zeigt sich die Entwicklung des Verkehrsmittels als Funktion des Verkehrsweges, die Initiative ist vom Kraftwagen übergegangen auf die Straße. Den Beginn der Absatzsteigerung als sichtbarstes Zeichen der Förderung haben wir schon erlebt, davon daß an der Erhöhung der Leistung gearbeitet wird, konnten wir uns an vielen Stellen mit eigenen Augen überzeugen.

Nicht allein auf die Kraftverkehrswirtschaft wirkt sich der Bau der Reichsautobahnen aus, er beeinflußt die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Eine Viertelmillion Menschen schafft unmittelbar oder mittelbar an den in Angriff genommenen 1500 Kilometer des insgesamt 7000 Kilometer umfassenden Netzes. Und sie haben frohe Gesichter dabei. Diese Freude am gemeinsamen, gleichberechtigten Schaffen beim deutschen Arbeiter, die wir nicht nur bei der RAB in Pommern, in der Pfalz, in Bayern und Sachsen sahen, wo immer die großen Baustellentafeln auftauchten, sondern auch in allen großen Werken, die wir besichtigten, war eines der wesentlichsten Erlebnisse unserer Fahrt.

Der Bau dieser neuen Straßen wird auch mit veränderten Mitteln in Angriff genommen. Erst mit den Autobahnen ist es in Deutschland möglich geworden, das auf Grund von systematisch gesammelten Erfahrungen erarbeitete Wissen vom Straßenbau in großem Maßstabe anzuwenden. Führte man bisher auf den Landstraßen einen ununterbrochenen Kampf mit den Verletzungen der Straßendeckschicht, der ungenügenden Steifigkeit der Tragschicht, den chemisch und statisch widrigen Bodenverhältnissen und den Frosterscheinungen, so begegnet man heute schon den Ursachen all dieser Uebel, um die Unterhaltungskosten für die Autobahnen auf einen Kleinstwert herab-

zudrücken. Die Bodenverhältnisse spielen schon bei der Wahl der Linienführung eine wichtige Rolle. Es gilt, einen einwandfreien Unterbau zu schaffen, da Wiederherstellungsarbeiten unter der fertigen Straßendecke sehr kostspielig sein würden. Frosthebungen werden vermieden, indem die Straße in genügender Höhe über dem Grundwasserspiegel geführt wird und wassersaugende Bodenarten beseitigt und durch Kies ersetzt werden. Wenig tragfähiger Boden wird — auch unter Aufwand erheblicher Kosten — bis zu den Schichten ausgehoben, die allen zu erwartenden Beanspruchungen gewachsen sind. Setzungen von Dammschüttungen begegnet man durch Verdichten des Bodens bis nahezu zur Festigkeit gewachsener Erde mit eigens für die Autobahn geschaffenen Stampfern. Sind so die Voraussetzungen für eine gleichmäßig ebene Lage der Straße in einer im Straßenbau bisher unbekannten Weise geschaffen worden, so geht man mit nicht minder großzügigen Mitteln an die Herstellung der Straßendecke. Die Erfahrung lehrt, daß bei allen gewalzten Decken kleine Unebenheiten nicht zu vermeiden sind, daß ferner keine noch so starke und fest gewalzte Schottertragschicht einwandfrei gegen Senkungen sichert. Allen Ansprüchen genügt am besten die Betonstraßendecke. Dreißig Zentimeter stark, gegen Schwindrisse und Verkehrsbeanspruchung schwach bewehrt, bildet sie Tragschicht und Deckschicht zugleich, ist gegen örtliche Senkungen des Unterbaus infolge ihrer Starrheit nahezu unempfindlich und setzt den Stoß- und Saugwirkungen der Fahrzeuge den größten Widerstand entgegen. Ihre Oberfläche ist griffig und infolge der maschinellen Herstellung mit den die ganze Straße überspannenden Straßenfertigern nahezu völlig eben.

Auf den beiden Autobahnstrecken fielen besonders die zahlreichen Ueberführungsbauwerke auf, die mit ihren einfachen, gefällig und ruhig wirkenden Formen die Eigenart dieser Straße noch besonders betonen. Es gibt bei der Autobahn aus Gründen der Sicherheit keine höhengleichen Kreuzungen. Aus diesem Grunde und vor allem auch für die Ueberbrückung von Strömen und Tälern ist dem Brückenbau ein technisch, wirtschaftlich und ästhetisch wichtiger Anteil am Gesamtwerk zugefallen. Beim Bau der Oderbrücken, bei der kühnen Montage der Mangfallbrücke und an der fertigen Mainbrücke bei Frankfurt konnten wir uns überzeugen, daß hier technische Großtaten vollbracht werden. Ueberall fiel aber auch das Bestreben auf, mit möglichst einfacher Formgebung Schönheit der Technik zu zeigen und die Bauwerke der Landschaft anzupassen, wie es ja auch ein wesentlicher Gesichtspunkt bei der Linienführung ist, die Straße der Landschaft einzugliedern und andrerseits dem Fahrer die Schönheit Deutschlands zu erschließen.

Aber die Autobahnen sind noch nicht fertig, und unsere Fahrt ging über die alten Straßen. Fast überall und insbesondere auf den Reichsstraßen konnten wir eine einheitlich ebene und staubfreie

Oberflächenbeschaffenheit feststellen, und manche früher gefährliche Kurve ist jetzt nach innen so verbreitert worden, daß sie das Beibehalten der vollen Geschwindigkeit gestattete. Wir hatten aber auch ausreichend Gelegenheit, die Mängel des bestehenden Straßensystems zu studieren. Zahlreiche scharfe Kurven und ungenügende Ausrundungen bei Neigungswechseln lassen sich schwer oder gar nicht beseitigen und werden immer ein Hindernis für den Kraftfahrer bilden. Vor allem bedeuten die besonders in Süddeutschland fast immer unübersichtlichen, engen und an scharfen Kurven reichen Ortsdurchfahrten eine große, nur durch Umgehung zu beseitigende Gefahrenquelle. Einige Mißstände können aber und müssen unbedingt über kurz oder lang behoben werden. So gab es noch eine ganz ansehnliche Strecke von Straßen, bei denen wir wegen der Staubentwicklung die Abstände, die normalerweise etwa 70 Meter betrugen, verdoppeln und verdreifachen mußten, um überhaupt sehen zu können. Eins der wichtigsten Probleme für den Kraftfahrer ist der Fahrradverkehr, und es ist als ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit anzusehen, daß das Reich großzügig an die Schaffung von Radfahrwegen gehen will. Eins haben wir uns noch gewünscht: eine überall gleiche, weithin lesbare und eindeutige Wegebezeichnung. Auch hierin haben wir auf der Autobahn Vorbildliches gesehen. Der Gesamteindruck ist aber, daß in Deutschland Mühe und Kosten nicht gescheut werden, auch außerhalb der Autobahnen ein hervorragendes Straßennetz zu schaffen. Dieser Eindruck wurde besonders vertieft an der Echelsbacher Brücke und beim Bau der Deutschen Alpenstraße.

Am Schluß unserer Fahrt müssen wir einsehen, daß sie ohne die Straße und den Kraftwagen nicht möglich gewesen wäre. Mit der Eisenbahn durchgeführt wäre sie eine Exkursion geworden, nicht eine Deutschlandfahrt. Und in diesem Unterschied erkennen wir einen tiefen Sinn im Wiedererstehen der Straße. Die Eisenbahn schuf die Verbindung zwischen den Städten und trug zu ihrer Entwicklung maßgeblich bei. Sie überging aber das Land und sein Wesen und lenkte alle Kräfte in die Mittelpunkte eines landfernen, städtischen Geschehens. Die Straße und ihr Fahrzeug, das nur dem ganz persönlichen Willen des Einzelnen untersteht, stellen die Verbindung zur Landschaft und zu ihren Menschen wieder her. Sie dienen damit dem Ziel der Wiedererstarkung und Anerkennung des Bauerntums, der Rückkehr des städtischen Menschen zum Lande.

cand. ing. Völkner.

Die Fahrtvorbereitungen

Das seitens des Lehrstuhls für Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbau und Verkehrswesen der Technischen Hochschule Danzig aufgestellte Programm der Fahrt war, mit zwei Professoren und Studierenden in acht von den Fahrtteilnehmern selbst gesteuerten Kraftwagen eine etwa 6000 km lange Fahrt durch Deutschland zu veranstalten. Diese Fahrt sollte durch Vorträge, Kameradschaftsabende und durch das bloße Erscheinen in der Bevölkerung das Augenmerk auf die Jubiläumstage des Verkehrswesens richten, außerdem sollte die Fahrt durch Besichtigungen und durch Kennenlernen vieler Gaue Deutschlands die Teilnehmer in ihrem Beruf und in ihrer Heimatkunde fördern. Eisenbahn und Kraftomnibusse schienen hierfür nicht so geeignet, da dann die Propagandawirkung nicht erzielt worden und es nicht möglich gewesen wäre, eine so enge Verbindung mit Land und Leuten zu erreichen.

Naturgemäß verursachte eine derartige Fahrt höhere Kosten als eine gewöhnliche Exkursion. Wenn auch anfängliche Versuche, Kraftwagen und Geldmittel zu erhalten, scheiterten, so gelang es erfreulicherweise doch, durch das Eingreifen von einflußreichen Männern, die unserer Idee volles Verständnis entgegenbrachten, ausreichende Geldmittel zu erhalten und auch ein großer Teil der Automobilindustrie stellte uns gern die notwendige Anzahl von Wagen zur Verfügung. Die Wagenkolonne bestand aus folgenden Wagen:

Wagen Nr.	Herstellerfirma	Type	Leistung
1	Daimler-Benz A.-G.	Nürburg 4,9 Ltr. off. 6-Sitzer	100 PS
2	Adam Opel A.-G.	Sechszylinder 2 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	36 PS
3	Auto-Union DKW	Meisterklasse 0,7 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	20 PS
4	Hanomag	Rekord 1,5 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	32 PS
5	Auto-Union DKW	Reichsklasse 0,6 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	18 PS
6	Hanomag	Rekord 1,5 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	32 PS
7	Auto-Union DKW	Schwebeklasse 1,0 Ltr. 4-sitz. Cabriolet	30 PS
8	Adam Opel A.-G.	Blitz 2-To. 3,5 Lt. Prischenwagen mit Plane	64 PS

Nachdem die Fahrt finanziell gesichert war und die Gesellschaft von Freunden der Danziger Hochschule freundlicherweise das Amt des Treuhänders übernommen hatte, kam es nun darauf an, die touristischen

Vorbereitungen zu treffen, Besichtigungen, Vorträge und Werbung einzuleiten. In dem Deutschen Automobil-Club, vertreten durch Herrn Baron von der Recke, fanden wir einen Pionier unserer Idee. Er schlug kräftig in unsere Kerbe und spannte alle Gaue des DDAC, die wir auf unserer Fahrt berühren wollten, in unseren Plan ein. Dank seiner Arbeit und der wertvollen Unterstützung durch den Präsidenten des DDAC, Freiherrn von Egloffstein, stand dann auch der DDAC für unsere Aufnahme in allen Städten bereit da.

Um allen Stellen recht eindrücklich den Sinn unserer Fahrt vor Augen zu führen, wurde eine Druckschrift verfaßt, die allen Stellen, die mit uns in Berührung kommen sollten, zugesandt wurde, so daß bei unserem Erscheinen einem jeden der Sinn unserer Fahrt klar war und dadurch bereits bei den Empfängen und Kameradschaftsabenden von vornherein die Harmonie hergestellt war.

Die Druckschrift enthielt das nachstehende Geleitwort des Rektors der Technischen Hochschule Danzig.

Zum Geleit.

Eine Schar deutscher Studenten der Technischen Hochschule Danzig unternimmt in acht Kraftwagen eine mehrwöchige Rundfahrt durch das deutsche Vaterland.

Verantwortlicher Führer dieser Fahrt ist der Inhaber des Lehrstuhls für Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbau, Professor Neesen. Ihm unterstellen sich die Studenten, um aus seiner Erfahrung und Umsicht zu lernen, die vielfältigen, nie vorauszusehenden Schwierigkeiten und Hindernisse einer so langen Fahrt zu meistern. Mit ihm verbinden sie sich in echter Kameradschaft: so wie es sein muß, wenn jugendlicher Tatendrang und Unternehmungsgeist zu erfolgreicher Auswirkung gebracht werden soll.

Diese Fahrt wird täglich erneut Gelegenheit geben, unseren Volksgenossen im Heimatland einzuprägen: Die Technische Hochschule Danzig ist ein Bollwerk deutscher Kultur im Osten, hart bedroht zwar durch die schwierige politische Lage des Danziger Freistaates; aber verteidigt durch unseren unbeugsamen Willen, diesen Vorposten zu halten, bis der Führer uns zurückruft ins Reich. Kommt zu uns, deutsche Kameraden, und helft uns, diesen Kampf bis zum siegreichen Ende durchzuhalten!

In diesem Sinne wünsche ich der Fahrt einen glückhaften Verlauf und einen schönen Erfolg.

Heil Hitler!

Der Rektor der Technischen Hochschule Danzig
Prof. Dr. Ernst Pohlhausen.

Ein genauer Fahrplan stellte das Rückgrat der Fahrt dar. In diesem wurde die Reisegeschwindigkeit den jeweiligen Strecken angepaßt und betrug 25 bis 45 km. Die Fahrt zeigte, daß diese Geschwindigkeit bei den heutigen Straßen, auch bei Kolonnenfahrt, um etwa 20 Prozent heraufgesetzt werden kann. Die dadurch bei der Fahrt entstandenen Zeitgewinne wurden voll und ganz für die etwas zu gering eingesetzten Pausen verwandt. Durch diesen Ausgleich wurde es möglich, den Fahrplan fast durchweg mit minütlicher Pünktlichkeit einzuhalten.

Die große Organisationsarbeit verlangte ihren Stab. Es wurden daher Ämter verteilt, Kommissionen gebildet, so Schriftwart, Kassenwart, Streckenführer, Quartiermacher, Berichterstatter, Pressewart, Veranstaltungsleiter, Filmwart, technische Kommission und Photokommission.

Für die genaue Durchführung der Fahrt wurde sie in sieben Abschnitte eingeteilt und für jeden ein Streckenführer ernannt. Der Streckenführer hatte den Auftrag, seinen Abschnitt bis auf das kleinste vorzubereiten und hierüber einen Vortrag zu halten. Während der Fahrt nahm er im Spitzenfahrzeug Platz und führte die Kolonne.

Naturgemäß wurde bei der Auswahl auf den Besitz des Führerscheins Wert gelegt. 10 Studenten, die den Führerschein noch nicht hatten, mußten ihn erwerben, damit jeder Mitfahrer fahren bzw. mit Verständnis der Fahrt folgen konnte. Alle Studierenden hatten an der Sommervorlesung über Verkehrswesen (Prof. Dr.-Ing. Neesen) teilgenommen, damit so mit rechtem Verständnis ein jeder für den Gedanken unserer Fahrt werben konnte. Um für etwaige Unglücksfälle vorbereitet zu sein, wurde ein kurzer Lehrgang durch Sanitätsrat Dr. Lohsse abgehalten. Eine Reihe von Kameradschaftsabenden und Besprechungen führte die Teilnehmer bereits vor der Fahrt zusammen, und schuf so schon vorher ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl zwischen Professoren, Assistenten und Studenten.

Da die Fahrtteilnehmer noch nicht im Kolonnenfahren geschult waren, wurde dieses in den letzten acht Tagen geübt und eine Fahrordnung herausgegeben. Um Betriebsstörungen unterwegs abstellen zu können, wurde theoretischer und praktischer Unterricht an den Fahrzeugen abgehalten.

Die nachstehend aufgeführten Fahrtteilnehmer setzten sich aus verschiedenen, dem Verkehr dienenden Fachrichtungen, also Maschinenbauern, Bauingenieuren, Schiff- und Flugzeugbauern zusammen.

Alle Fahrzeuge wurden mit Verbandszeug ausgestattet, das Spitzenfahrzeug erhielt im Kofferraum eine Einrichtung zur Unterbringung des während der Fahrt notwendigen Verwaltungsapparates.

Teilnehmer an der Deutschlandfahrt

Wagen	Titel	Name
Wagen 1	Professor	Dr.-Ing. Friedrich Neesen, Reichsbahnoberrat a. D.
	cand. ing.	Hans-Georg Müller-Liebenau
	cand. mach.	Eugen Heinz
	cand. mach.	Werner Hülsse Führer der Deutschen Studentenschaft Danzig
	cand. mach.	Heinz Perske
	cand. ing.	Fritz Schubert
Wagen 2	cand. mach.	Götz Stübing
	cand. mach.	Han-Heinrich Hülsen
	Dipl.-Ing.	Dr. Heinz Schlichting
	Dipl.-Ing.	Frederick Spicer
Wagen 3	cand. ing.	Kurt Schminke
	cand. ing.	Hanns Gerdum
	cand. arch. nav.	Klaus-Heinz Köhler
	cand. mach.	Heinz Oestreich
Wagen 4	cand. mach.	Jan-Eden Smid
	cand. mach.	Hans-Jörgen Biebrach
	cand. aer.	Erich-Wolfgang Sponder
	cand. ing.	Rudolf Völkner
Wagen 5	cand. mach.	Hellmut Stegbeck
	cand. mach.	Ferdinand Behr
	cand. mach.	Hans Meurer
	cand. mach.	Hans Ulmer
Wagen 6	cand. mach.	Helmuth Otto
	Professor	Dr. Erich Keyser, Direktor d. Landesmuseums Oliva
	cand. ing.	Hans Mau
	cand. mach.	Martin Starfinger
Wagen 7	cand. mach.	Hans-Joachim Kuhlo
	cand. mach.	Hans Köddermann
	cand. mach.	Alfred Petersdorff
	cand. mach.	Heinz Wendt
Wagen 8	cand. mach.	Heinrich Rößler
	cand. mach.	Hans-Horst Berndt
	cand. mach.	Hans Schwenk

Der Lastkraftwagen wurde zur Aufnahme des Gepäcks hergerichtet. Alle Fahrzeuge führten außer einer Nummer einen von Professor Pfuhle entworfenen Stander, der Lastkraftwagen erhielt an seinen Pritschenwänden eine Beschriftung, die Jubiläumstage betreffend und das Danziger Wappen. Zur leichteren Übersicht über unsere Kolonne durch die anderen Verkehrsteilnehmer waren die Inschriften: „Es folgen 7 Wagen", „Noch 3 Wagen" und „Kolonnenschluß — Danke!" an den entsprechenden Fahrzeugen angebracht. Zu unserer Freude konnten wir fest-

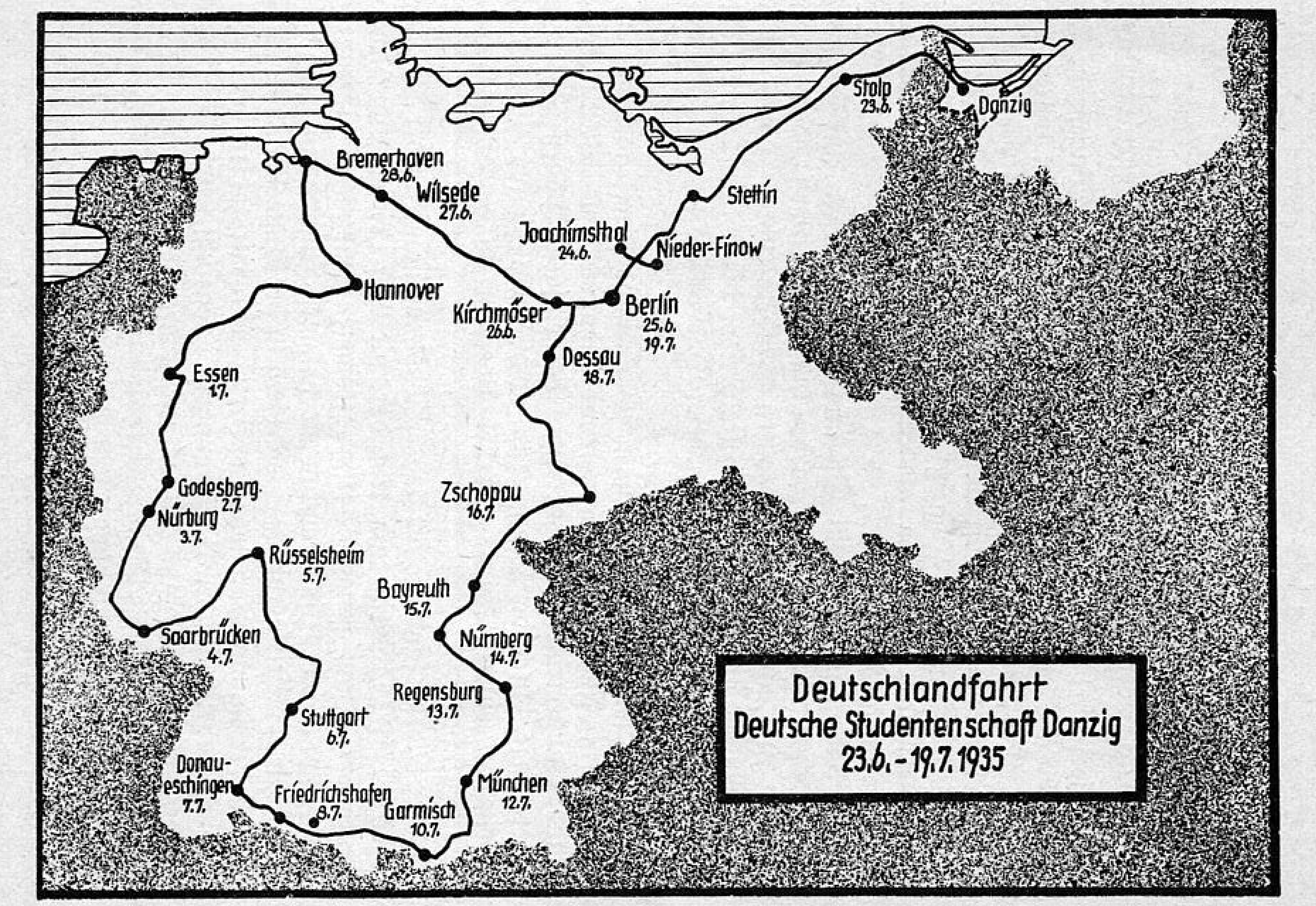


Unser Stander

stellen, daß diese Hinweise auf fruchtbaren Boden fielen, so daß die Kolonne auch im dichtesten Großstadtverkehr geschlossen blieb.

Die Fahrtteilnehmer trugen auf der Fahrt die vom DDAC zur Verfügung gestellte einheitliche weiße Schutzkleidung und das auf dem Titelblatt wiedergegebene, von Prof. Pfuhle entworfene und der Firma Stumpf & Sohn, Danzig, in Silber geschlagene Abzeichen. Zwei Wappen gegeneinandergelötet und auf einen Stopfen gesetzt, wurden besonderen Gönnern unserer Fahrt überreicht.

cand. mach. Perske.


Deutschlandfahrt
Deutsche Studentenschaft Danzig
23.6.-19.7.1935
Stolp 23.6.
Danzig
Bremerhaven 28.6.
Wilsede 27.6.
Stettin
Joachimsthal 24.6.
Nieder-Finow
Hannover
Kirchmöser 26.6.
Berlin 25.6. 19.7.
Dessau 18.7.
Essen 1.7.
Godesberg 2.7.
Nürburg 3.7.
Zschopau 16.7.
Rüsselsheim 5.7.
Bayreuth 15.7.
Saarbrücken 4.7.
Nürnberg 14.7.
Regensburg 13.7.
Stuttgart 6.7.
Donau-eschingen 7.7.
Friedrichshafen 8.7.
Garmisch 10.7.
München 12.7.

Der Fahrtbericht

13. 6.—23. 6. Überführung der Wagen und Vorbereitungen in Danzig

Da die Fahrt in Danzig beginnen sollte und die Wagen zur Vorbereitung 8 Tage vorher in Danzig zur Verfügung stehen sollten, reiste am 13. 6. 1935 eine Mannschaft von 16 Mann auf dem Seewege nach Berlin zur Abholung der Fahrzeuge.

Mit der „Hansestadt Danzig" fuhr sie in sehr vergnügter Fahrt nach Swinemünde, und kam am nächsten Vormittag in brütender Hitze in Berlin an.

Im Wartesaal wurde ein Schlachtplan entworfen, und dann zerstieben wir in alle Winde, d. h. zu den einzelnen Firmen, bei denen wir die Wagen in Empfang nehmen sollten. Andere fuhren zum polnischen Konsulat, um für die Fahrt durch den Korridor die nötigen Formalitäten zu erfüllen, wieder andere erledigten beim DDAC die letzten notwendigen Besorgungen.

Bereits zum Mittagessen kamen schon einige Kameraden mit ihren schutzbefohlenen Fahrzeugen zum „Hofbräuhaus" am Wittenbergplatz und fanden allgemeine Bewunderung. Bei einigen Wagen zögerte sich die Übernahme durch die Mannschaft noch etwas hinaus, da sich beispielsweise bei einem Wagen bei der Überführung ein Motorendefekt herausgestellt hatte.

Gegen Abend fand sich die ganze Abholmannschaft in der Präsidialabteilung des DDAC ein und traf dort mit Prof. Neesen zusammen, der per Auto von Danzig nach Berlin gekommen war. Die Überanzüge, Wimpel usw. wurden in Empfang genommen, und dann gings ins Quartier, die Polizeikaserne in Schöneberg in der Immelmannstraße.

Auch der nächste Tag war in Berlin noch mit zahlreichen persönlichen und fahrttechnischen Besorgungen ausgefüllt, und endlich am Abend des 15. 6. 1935 fand sich unsere gesamte Kolonne in der Wagenhalle der Kaserne ein, alle Besorgungen und letzten Vorbereitungen waren beendet und die Abholmannschaft war startbereit zur Fahrt nach Danzig.

Da einige unserer Wagen fabrikneu waren, mußte ein Teil der Kolonne am Sonntag bereits zwei Stunden eher zur Fahrt von Berlin nach Danzig aufbrechen, um die Motoren entsprechend zu schonen. Kurz vor Stolp überholten wir die bereits vorgefahrenen Wagen der Kolonne, und pünktlich zur angemeldeten Stunde, mit dem Glockenschlag 14 Uhr, trafen wir auf dem Marktplatz in Stolp vor dem Hotel „Mundt" ein. Verschiedentlich war unterwegs die Durchgabe von den

vereinbarten Zeichen geübt worden, und es zeigte sich, daß die notwendige Fahrdisziplin trotz unserer anfänglichen Ungeübtheit im Kolonnenfahren durchaus keine Schwierigkeiten bereitete.

Bald trafen auch die anderen Wagen in Stolp ein. Der Aufenthalt dort wurde durch Tanken und das erste gemeinsame Mittagessen auf der Fahrt ausgefüllt, und bald gings weiter, um bei den noch zu erledigenden Grenzformalitäten rechtzeitig in Danzig einzutreffen. Reibungslos und glatt verlief die Abfertigung an der deutsch-polnischen Grenze, und weiter fuhren wir in geschlossener Kolonne — bereits seit Stolp fuhren alle 8 Wagen zusammen — durch den Korridor. Nur ein Hindernis stellte sich uns hier in den Weg, und das war ein Nagel auf der Straße, der sich listig in das linke Hinterrad unseres stolzen Spitzenwagens, des Nürburg, hineingedrückt hatte. Mitten in Neustadt ereilte uns dies kleine Mißgeschick, und wir mußten auf dem belebten Marktplatz eine unfreiwillige Pause einlegen. Unsere 8 Wagen und wir mit den weißen Überanzügen, erregten natürlich allgemein Aufsehen.

Gleich hinter den Zollschranken zwischen Danzig und Polen wurden wir in Zoppot von einer Reihe unserer daheim gebliebenen Kameraden abgeholt. Schnell wurden sie eingeladen, und in flotter Fahrt gings nach Langfuhr. Eine kurze Rundfahrt durch die bekannten Straßen, ein kurzer Begrüßungstrunk bei Bluhm, und dann wurden die Wagen in ihr Quartier, die alte Straßenbahnhalle gebracht. Der erste Fahrtag war erfolgreich beendet. Müde und stolz auf unsere Wagen gingen wir heim, um für die Anforderungen, die in der kommenden Woche an uns herantreten sollten, gewappnet zu sein.

Die darauffolgenden Tage dienten dem technischen Studium der Wagen, Fahrexerzieren und Übungen im Beseitigen von Schäden.

Für Donnerstag war ein Kameradschaftsabend mit Gästen in Mariensee vorgesehen. Bei dieser Gelegenheit sollten die von Prof. Pfuhle entworfenen Stander eingeweiht werden. So war also jeder eifrigst daran, an seinem Wagen mit möglichst einfachen Mitteln und doch haltbar und an eindrucksvoller Stelle Stander und Wimpel anzubringen. Bei Regen fuhren wir von der Hochschule ab. Petrus hatte aber ein Einsehen, und bei unserer Ankunft in Mariensee war es ein wunderschöner Sommerabend geworden. Die Wagen fuhren in Linie auf, die Mannschaften traten an und nach einer kurzen Ansprache von Prof. Neesen wurden auf ein Zeichen die Hüllen von den Standern entfernt. Mit zwei Gönnern unserer Fahrt, Prof. Pfuhle und Dr. Lohsse, verbrachten wir den Abend in gewohnter fröhlicher Art, die Mannschaft bei edlem Gerstensaft, die Wagenführer bei alkoholfreien Getränken.

Freitag vormittag war wieder Wagenwäsche, und mittags wurden die Fahrzeuge, sauber ausgerichtet, im Hof der Hochschule aufgestellt. Prof. Neesen hatte einen Vortrag gehalten vor den Herren Professoren unserer Hochschule und anderen Interessenten unserer Fahrt und hatte

dort Sinn und Wesen der Deutschlandfahrt dargelegt. Mit fachkundigen Augen wurden die zur Parade aufgestellten Wagen einer kritischen Betrachtung unterworfen. Und nachmittags wurde mit Gästen eine Fahrt nach Marienburg unternommen. Zweck dieser Fahrt war, abgesehen davon, daß wir den Gästen unsere Fahrkünste zeigen wollten, einmal eine Nachtfahrt mit Beleuchtung zu machen. Auch bei Dunkelheit war die Fahrdisziplin einwandfrei. Unterwegs hielt uns Prof. Keyser vor einem Vorlaubenhaus noch einen Vortrag über die Kultur im Danziger Land, um uns dadurch die Möglichkeit zu geben, später auf unserer Fahrt Vergleiche über die verschiedenen kulturellen Entwicklungen in den deutschen Landen anstellen zu können.

Da einige von den fabrikneuen Wagen noch nicht die erforderliche Einfahrzeit geleistet hatten, machte ein Teil der Kolonne noch eine Übungsfahrt nach Elbing und zum Teil sogar nach Heilsberg.

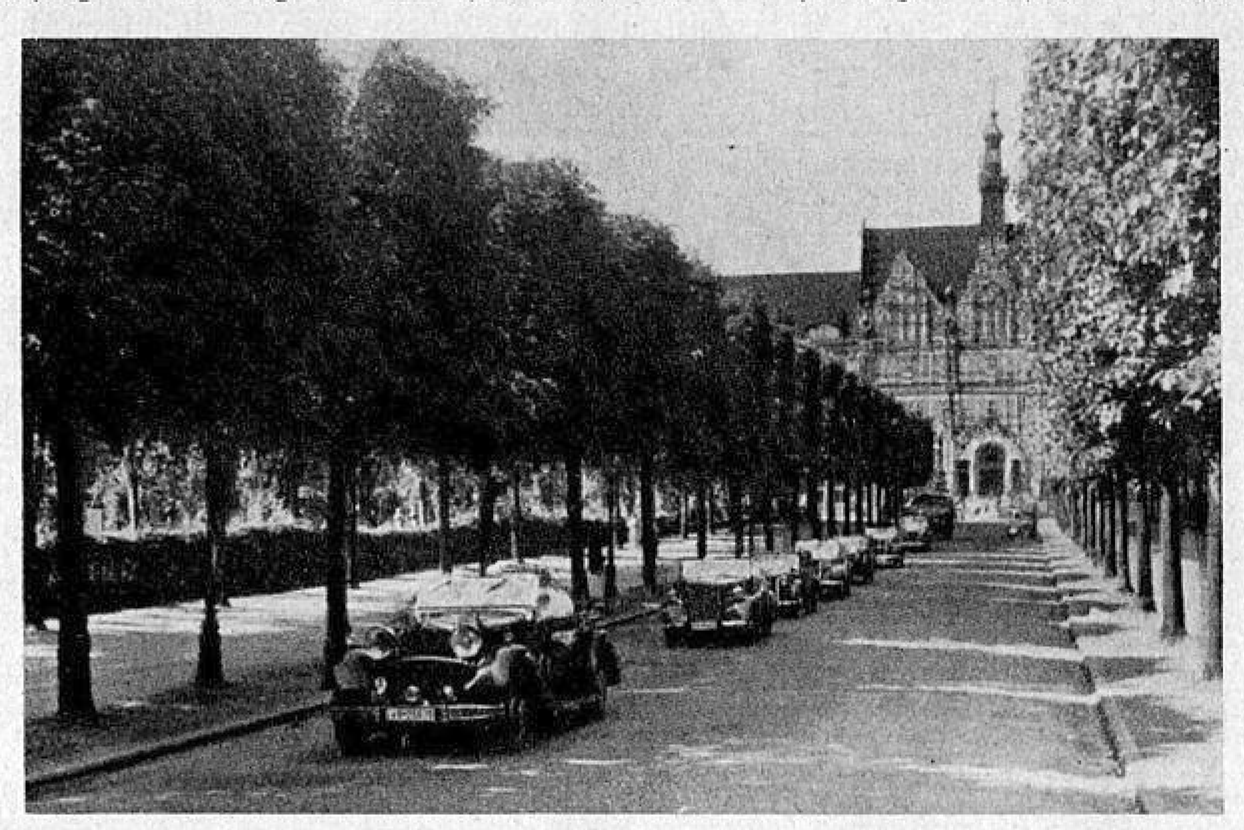
Am Sonnabend nachmittag wurde noch einmal alles überprüft, die Wagen noch einmal gewaschen und dann war alles zum Start für die eigentliche Fahrt am Sonntag, dem 23. 6. 1935, früh, bereit.

1. Tag, 23. Juni:

Alles ist zum Start bereit. Pünktlich um 7.15 Uhr stehen alle Wagen und die gesamte Mannschaft wohlgerüstet und ausgerichtet im Vorhof der Technischen Hochschule. Die Einrichtung zum Kofferverladen auf dem Lastwagen ist fertiggestellt und jeder einzelne Fahrteilnehmer reicht seinen Koffer in den Lastwagen hinein. Eine letzte Überprüfung der Wagen und Motoren, das Anziehen der weißen Überanzüge, das ein gegenseitiges Bewundern und Bestaunen hervorruft. Um 7.55 Uhr trifft der Rektor der Technischen Hochschule, Professor Dr. Pohlhausen, ein und nimmt die Meldung der angetretenen Wagen und der angetretenen Mannschaft entgegen. Kurze Worte des Abschieds und dann ist endlich der langersehnte Start gekommen. Der Kolonnenführer ruft: „Alles an die Fahrzeuge", hebt den Befehlsstab hoch, schlägt ihn runter und alles sitzt auf.

In langsamer Fahrt zieht sich die Wagenkolonne durch das geöffnete Haupttor der Hochschule durch die Goßlerallee und fährt dann in den vielfach erprobten Abständen in schneller Fahrt nach Danzig. Eine kurze Rundfahrt durch die Stadt, Anhalten auf dem Langen Markt, auf dem sich die Mannschaft mit einem dreifachen Siegheil auf Danzig und unseren Führer von unserer Heimatstadt verabschiedet. Schon hier in Danzig bekamen wir gleich am ersten Morgen zu erfahren, wie treusorgend der DDAC um unsere Fahrt bemüht war. Zwei seiner Wagen begleiteten uns von Danzig bis zur Grenze. Am Ausgang der Allee hatten sich der Rektor, der Führer der Deutschen Studentenschaft, eine Reihe Angehöriger und Freunde und Freundinnen der Fahrtteilnehmer eingefunden, um uns ein letztes Glückauf und gute Fahrt zuzurufen.

Ohne Pause gehts durch Langfuhr, Oliva, Zoppot der Grenze entgegen. Zur angegebenen Minute, 8.20 Uhr, passierten wir die Grenze. Die Zollabfertigung auf der Danziger und der polnischen Seite erfolgte reibungslos und schnell, so daß auch hier kein unvorhergesehener Aufenthalt hervorgerufen wurde. Weiter gehts durch Gdingen, über Neustadt nach Strzebelino. Hier ereignete sich der erste Zwischenfall. Seitens der Polen war beobachtet worden, daß von einem Wagen aus im Korridor photographiert worden war. Obwohl es sich natürlich nur um harmlose Aufnahmen handelte, hielten es die Zollbeamten für nötig, den Film mitsamt dem Apparat zu beschlagnahmen. Alle anderen Formalitäten erfolgten reibungslos und pünktlich und mit freudigen Gefühlen trafen



Die Kolonne verläßt die T. H. Danzig

wir um 9.50 Uhr vor dem deutschen Zollhaus in Kl. Boschpol ein. Auch hier wurden noch einmal die Papiere überprüft und für richtig befunden. Nach einer Aufnahme vor dem deutschen Zollhaus, zusammen mit dem deutschen Zollbeamten, starteten wir in Richtung Lauenburg. Freudig wurden wir von der Bevölkerung begrüßt. Die Fahrt ging weiter, in bester Stimmung seitens der Mannschaft, mit Singen und Mundharmonika-Spielen verliefen Zeit und alle durchfahrenen Ortschaften wie im Fluge. Infolge der genauen Ausarbeitung unseres Fahrplanes trafen wir mit Glockenschlag 12.30 Uhr in Stolp auf dem Marktplatz ein. In dem Hotel Mundt waren wir von der Industrie- und Handelskammer zum Mittagessen eingeladen worden. Nach der für uns zunächst ungewohnten Fahrt schmeckte dieses Mittagessen besonders gut. Auf das freundlichste wurden wir seitens der Stadtverwaltung und seitens der

Industrie- und Handelskammer begrüßt. Der Syndikus der Industrie- und Handelskammer, Dr. Heinemann, der früher hier in Danzig tätig war, führte uns in einer interessanten Ansprache die wirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere die verkehrstechnischen Sorgen und Nöte vor Augen, die uns Anregungen für spätere wissenschaftliche Arbeiten gegeben haben. Um 14.00 Uhr starteten wir und wurden von dem DDAC, der uns bereits vor der Stadt Stolp empfangen hatte, wieder aus der Stadt hinausgeleitet. In forscher Fahrt ging es über Schlawe, Zanow, Köslin, Körlin nach Plathe, wo von 17.30 bis 18.00 Uhr eine Kaffeepause vorgesehen war. Alle 33 Mann gingen wir in eine kleine Konditorei und pünktlich ging es wieder weiter. Über Naugard, Gollnow fuhren wir auf herrlichen Straßen und bei schönstem Sonnenschein nach Altdamm. Infolge der guten Straßen und des reibungslosen Verlaufes der Fahrt ereignete es sich tatsächlich, daß wir in Altdamm etwa ¼ Stunde zu früh eingetroffen wären, wenn wir nicht unterwegs auf freier Strecke noch eine kurze Pause eingelegt hätten. Zur verabredeten Zeit wurden wir in Altdamm durch den DDAC empfangen. Die Kolonne hält an, das Kommando „Absitzen" ertönt, in der geübten Formation in Linie zu zwei Gliedern wird angetreten und Professor Neesen meldet die Ankunft der Deutschlandfahrer dem DDAC. Eine kurze Begrüßung und weiter ging die Fahrt nach Stettin. Über die Lastadie fuhren wir in Stettin zur Hakenterrasse und weiter zur Tankstelle, um die Wagen für den nächsten Tag wieder fahrbereit zu haben. Im Anschluß an das Tanken wurde die Mannschaft in das Quartier gefahren. Dort erfolgte das erste Ausladen der Koffer. Eiligstes Umziehen und dann wurde die Mannschaft in das Konzerthaus zu dem vorgesehenen Kameradschaftsabend gefahren. Die Wagenführer brachten die Wagen noch in die Garagen der Hauptfeuerwache der Stadt Stettin.

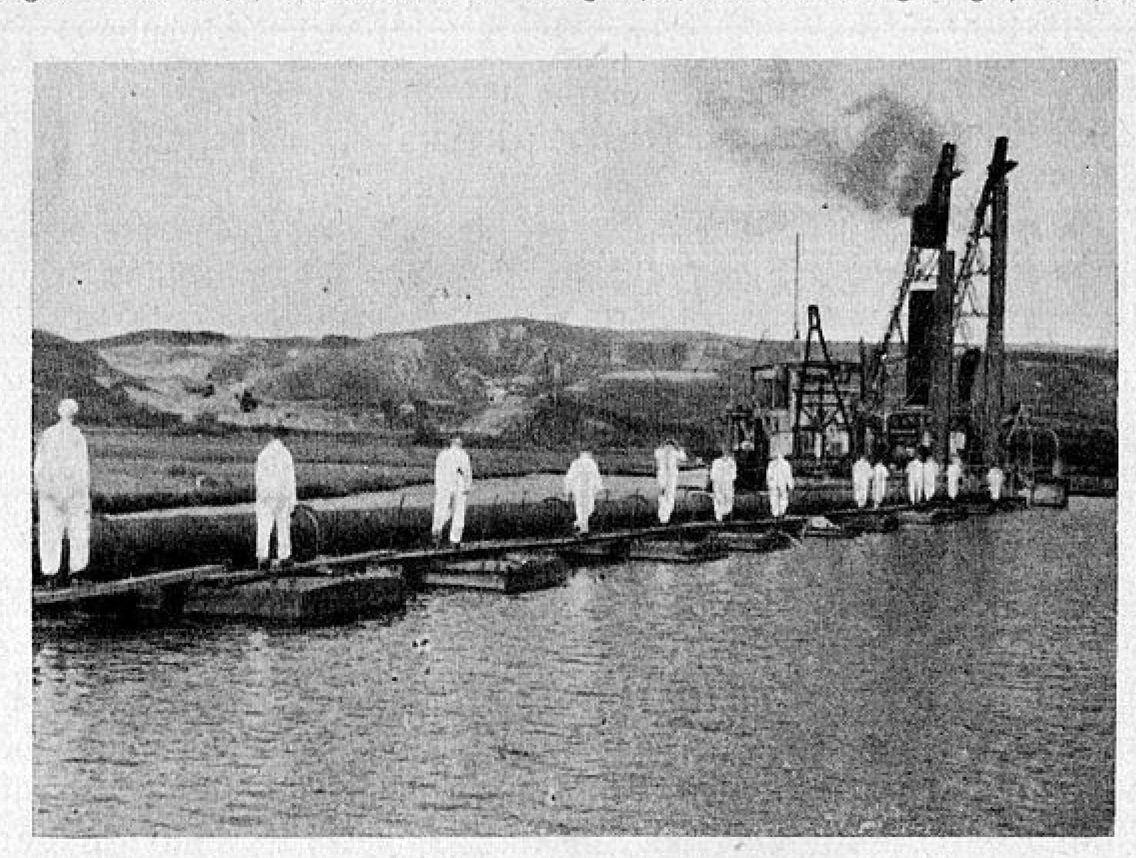
Bei dieser Gelegenheit ist noch ein Zwischenfall einzufügen. Der Opel-2-Liter-Wagen war kurz hinter Stolp mit einem Radfahrer und daran anschließend mit einem Chausseebaum in Konflikt geraten. Der Radfahrer, der auf Grund seiner Fahrweise angetrunken zu sein schien, war trotz Hupens nicht zu bewegen gewesen, vernünftig zu fahren. Die Folge davon war, daß der Opel ihm ausweichen wollte und dadurch ins Schleudern geriet. Durch dieses Manöver streifte er mit dem hinteren Teil seiner Karosserie einen Baum, so daß einige recht erhebliche Beulen und Schrammen nicht ausblieben. Die Insassen sind mit einem Schreck und der Wagen mit einigen ungefährlichen Beulen davongekommen. Um jedoch nicht während der ganzen Fahrt mit dem lädierten Wagen fahren zu müssen, wurde er von Stettin aus noch am gleichen Abend nach Berlin vorausgeschickt, um dort überprüft und ausgebessert zu werden.

Die restliche Mannschaft wurde in Stettin im Konzerthaus, wo sie von der Stadtverwaltung zu einem Abendessen und anschließendem Kameradschaftsabend eingeladen war, auf das herzlichste begrüßt. Pro-

fessor Neesen dankte in freundschaftlichen Worten. Prof. Keyser berichtete in interessanter und eindrucksvoller Weise über die augenblicklichen Verhältnisse in Danzig, um so auch schon hier in Stettin Verständnis für die Danziger Lage zu erwecken. Bei Liedern und froher ungetrübter Unterhaltung blieben wir mit unseren Gastgebern bis etwa 11.30 Uhr beisammen. In einer Jugendherberge waren wir untergebracht. Wegen der Enge des Raumes und der großen Hitze, die den Tag über geherrscht hatte, war das Schlafen sehr schwierig. Mehr oder weniger ausgeschlafen erhoben wir uns am nächsten Morgen.

2. Tag, 24. Juni 1935:

Nach sehr erfrischender Morgentoilette mit riesigen Wassermengen erfolgte 7.45 Uhr, nachdem die Wagenführer die Wagen geholt hatten,



Auf der Baustelle Niederzahden

der Start von der Jugendherberge. Auf dem Roßmarkt erfolgte noch eine Auffahrt, photographische Aufnahmen wurden gemacht, und dann gings Punkt 8.00 Uhr, geführt vom DDAC, weiter in Richtung Berlin. Etwa 13 Kilometer hinter Stettin bog die Wagenkolonne in einen Feldweg ein, um zu der ersten Stelle der technischen Besichtigungen zu gelangen. Von der Höhe des ansteigenden Oderufers eröffnete sich uns ein herrlicher Blick auf das 4,5 Klm. breite Oderbruch, das von der Reichsautobahn durchquert werden soll.

Von hier erhielten wir einen umfassenden Eindruck von der Gesamtbaustelle des Oderüberganges, die uns noch im einzelnen von Seiten

der Bauleitung gezeigt wurde, nachdem wir mit Motorbooten an die Baustelle herangefahren worden waren.

Die beiden Arme der Oder sollen durch vollwandige Träger mit obenliegender Fahrbahn überbrückt werden. Wie bei allen Bauten der Reichsautobahn ist man auch hier bestrebt, das Werk in die Landschaft einzufügen und eine höchstmögliche ästhetische Wirkung zu erzielen.

Der zukünftige Verlauf des Autobahndammes zwischen den beiden entstehenden Brücken wurde durch eine vorläufig noch wassergefüllte Baggerrinne gekennzeichnet. Der nicht tragfähige, bis zu 10 Meter mächtige Moorboden, war hier von einem Spezialsaugbagger mit rotierendem Schneidkopf ausgehoben worden. Mit dem gleichen Gerät wird dann nach entsprechendem Umbau der Fahrdamm eingespült werden. Diesseits der Westoder konnten wir den Bagger, der eine Wochenleistung bis zu 100 000 m^3 hat, noch beim Ausheben der Rinne beobachten.

An Hand von Zeichnungen wurde uns im Baubüro Grundsätzliches über die Druckluftgründung von Pfeilern und Landwiderlagern gesagt. Teilweise war man gezwungen, mit den Senkkästen bis auf 24 Meter unter Mittelwasser herabzugehen. Auf diesem Fundament wurden die eigentlichen Pfeiler in Beton aufgeführt, die eine Hausteinverkleidung erhalten hatten.

Pünktlich um 11.15 Uhr setzte sich die Kolonne von Niederzahden wieder in Bewegung. Auf der Hauptstraße angekommen, verabschiedeten wir uns, wieder in angetretener Formation, von dem DDAC und von den Vertretern der Reichsautobahn. Über Colbitzow fuhren wir durch das kleine Städtchen Gartz, das durch seinen Tabakbau nicht ganz unbekannt ist, weiter über Vieraden, Schwedt a. d. Oder, das durch sein schön gelegenes Schloß uns besonders auffiel, nach Altenhof. Während des letzten Teiles dieser Fahrt zeigten sich uns die vorübergehenden verkehrstechnischen Schwierigkeiten, die mit dem Bau der Reichsautobahnen verknüpft sind. Durch staubige und unwegsame Umleitungs-Straßen mußten wir durch Wald und Feld fahren. Besonders die hinteren Wagen hatten sehr unter dem Staub zu leiden. Aber das Ziel, ein nettes Lokal am Werbellinsee entschädigte uns für die Unannehmlichkeiten dieses letzten Wegstückes. Wir wurden dort von Herrn Schur, dem Gaugeschäftsführer des Gaues Berlin des DDAC, mit einem herzlichen Händedruck empfangen. Im Hotel „Seeblick" harrte unser bereits eine sehr hübsch gedeckte Tafel. Nach gründlicher Reinigung und Erfrischung labten wir uns an einem guten Mittagessen. Besonderen Anklang fand ein Getränk, das Professor Neesen veranlaßte, uns auf den § 1 des Alkoholmerkblatts aufmerksam zu machen. Der Stoff sah aus wie schönstes Pilsener Bier, war jedoch ganz harmloser Apfelsaft. Wegen unserer Verspätung war es leider nicht mehr möglich, das vorgesehene erfrischende Bad in dem herrlichen Werbellinsee zu nehmen. Unmittelbar nach dem

Mittagessen erklang wieder das Kommando „Aufsitzen" und weiter gings, diesmal auf besseren Wegen.

Die nächste Station war Reichsautobahn Berlin-Stettin „Km 36". — Infolge einer durch die Umleitung in der Schorfheide verursachten Verspätung blieben uns für den Aufenthalt am „Km 36" der Reichsautobahn Berlin-Stettin nur wenige Minuten. Sie genügten aber, um uns wiederum, diesmal an einem fertigen Planum, dem nur noch Decke und Grünanlage fehlten, von der Großartigkeit und Bedeutung dieses Werkes zu überzeugen.

Nach kurzer Besichtigung fuhren wir weiter in Richtung Eberswalde, Niederfinow. Schon aus der Entfernung erhielten wir einen erhebenden Eindruck von den Ausmaßen des Schiffshebewerkes. Auf dem Parkplatz fuhren die Wagen in Linie auf.

Baurat Steude empfing uns und setzte sofort mit uns über die von ihm sonst ängstlich behüteten Grünanlagen, um noch rechtzeitig zur nächsten Trogauffahrt zu kommen. Während der außerordentlich klaren und eindringlichen Führung hörten wir etwa folgendes:

Der Hohenzollernkanal, der kurz vor dem Kriege zur Entlastung des dem Verkehr auf dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin nicht mehr gewachsenen Finow-Kanals erbaut worden war, stieg in einer Schleusentreppe von vier mal 9 m Hub zum Odertal hinunter. Eine Schleusung dauerte etwa zwei Stunden, so daß die Anlage im Jahre 1928 mit etwa 2,5 Millionen Tonnen schon fast die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreichte. Das Hebewerk kann mit einer Durchfahrtszeit von 20 Minuten mehr als das Doppelte leisten. Schon jetzt zeigt sich, wie notwendig dieser 27-Millionen-Bau war.

Wir betraten den Trog, als die beiden Tore, das untere Haltungstor und das Trogtor, bereits geschlossen waren. Das in dem schmalen Spalt zwischen beiden Toren verbliebene Wasser wurde herausgelassen und der U-förmige Dichtungsrahmen zurückgezogen. Ganz unmerklich setzten die vier 75-PS-Motoren den 4300 t schweren Trog in Bewegung. Beim Umgang um den 85 m langen, 12 m breiten Trog sahen wir die Seile, an denen das ganze Gewicht hängt, sahen die langsam abwärts gleitenden Gegengewichte, die antreibenden Ritzel in den vier Zahnstockleitern und unmittelbar daneben die Schraubenspindeln, die mit 30 mm Spielraum in den mächtigen Mutterbackensäulen laufen und erst aufsetzen, wenn durch eine Gleichgewichtsstörung — etwa Leckwerden des Troges — die entsprechende Federvorspannung in der Ritzellagerung überwunden wird. In Sohlenhöhe der oberen Haltung ließ unser Führer halten, um uns die rings um das Haltungstor verlaufende Dichtungsvorrichtung zu zeigen. Bei der weiteren Auffahrt wurde über das Tor hinweg der Kanal sichtbar, der zunächst 156 m weit über die Kanalbrücke führt. Wir waren um 36 m gestiegen. Der Dichtungsrahmen wurde vorgeschoben, der Spalt zwischen den Toren füllte sich mit Wasser, beide Tore wurden zu-

gleich gehoben, und der Weg für Schiffe war frei. Wir stiegen nunmehr in den Kopf des Bauwerks, auf die Bühne mit den 256 Seilscheiben von 3,5 m Durchmesser. Vom Umgang aus sahen wir unten winzig klein unsere Wagen-Kolonne stehen. Weit tat sich das Tal der Oder auf, deren Lauf hier in großzügiger Meliorationsarbeit schon von Friedrich dem Großen um 21 km verkürzt worden ist.

Unter der bewährten Führung von Herrn Schur gings in scharfer Fahrt über Freienwalde nach Berlin. Kurz vor Berlin wurde noch eine kurze Tankpause eingelegt. Die Befürchtungen, daß die Kolonne in dem Berliner Verkehr Schwierigkeiten haben würde, trafen zur allgemeinen



Ansprache des Oberbürgermeisters Dr. Sahm auf dem Kameradschaftsabend im Berliner Rathaus

Freude nicht zu. Reibungslos verlief die Fahrt durch die belebten Straßen zum Berliner Rathaus. Vor dem Rathaus fuhren wir pünktlich auf und wurden gebührend von der Bevölkerung begrüßt und bewundert. Da wir ein Verkehrshindernis bildeten, wurden wir in den Hof des Rathauses hineindirigiert. „Absitzen", photographische Presseaufnahme, Kofferentladen und Zurückziehen in die heiligsten Räume des Rathauses. Unsere Erschöpfung wegen der unbeschreiblichen Hitze erscheint wohl ganz natürlich. Aber die Freude darauf, von Herrn Oberbürgermeister Dr. Sahm und den Spitzen der Behörden empfangen zu werden, vertrieb alle Müdigkeit. In den Sitzungssälen des Berliner Rathauses durften wir uns umziehen. Es war ein lustiges Bild in diesen Räumlichkeiten, in denen sonst die Berliner Stadtväter zu ernsten Beratungen zusammen-

kommen. Besondere Freude bereitete es, als unser Chef, ans Telephon gerufen, im tiefsten Negligé durch die geheiligten Hallen des Rathauses eilte. Mehr oder weniger zerknittert — gemeint sind unsere guten blauen Anzüge — erschienen wir nach kurzer Zeit wieder auf der Bildfläche und harrten gespannt der Dinge, die da kommen sollten. Herr Oberbürgermeister Dr. Sahm erschien, Herr Prof. Neesen meldete ihm die Deutschlandfahrer, die er sodann aufs herzlichste begrüßte. Seine Ausführungen sind an anderer Stelle dieses Buches wiedergegeben. In der großen Halle des Rathauses nahmen wir zum Abendessen an einzelnen Tischen Platz. In bunter Reihe saßen wir mit einer großen Anzahl Herren der Berliner Verwaltung, des DDAC, des VDA, der Partei zusammen. Es waren erschienen u. a. Stadtrat Engel, Ministerialdirektor Syren vom Innenministerium, Landrat von Lettow-Vorbeck, Bürgermeister Pauls, Bürgermeister Dr. Arhausen, Dr. Steinacher, Baron von der Recke und eine ganze Reihe Herren der deutschen und der Berliner Presse. In angeregter Unterhaltung verlief dieser für uns sehr eindrucksvolle und schöne Abend leider allzuschnell. Vor dem Aufbruch wurde noch die Parole für den nächsten Tag ausgegeben und, da die Wagen am nächsten Vormittag zum Kundendienst zu den einzelnen Firmen gebracht werden sollten, ergab sich eine Schwierigkeit betreffend unseres Transportes zu den Borsigwerken. Bereitwilligst wurde uns für diese Fahrt von der Stadtverwaltung der Stadt Berlin ein Omnibus zur Verfügung gestellt.

Frühzeitig fuhren wir in das schon bekannte Quartier, die Polizeikaserne in Schöneberg. Im Gegensatz zu der vorherigen Nacht haben wir dort in den Militärbetten ganz herrlich geschlafen.

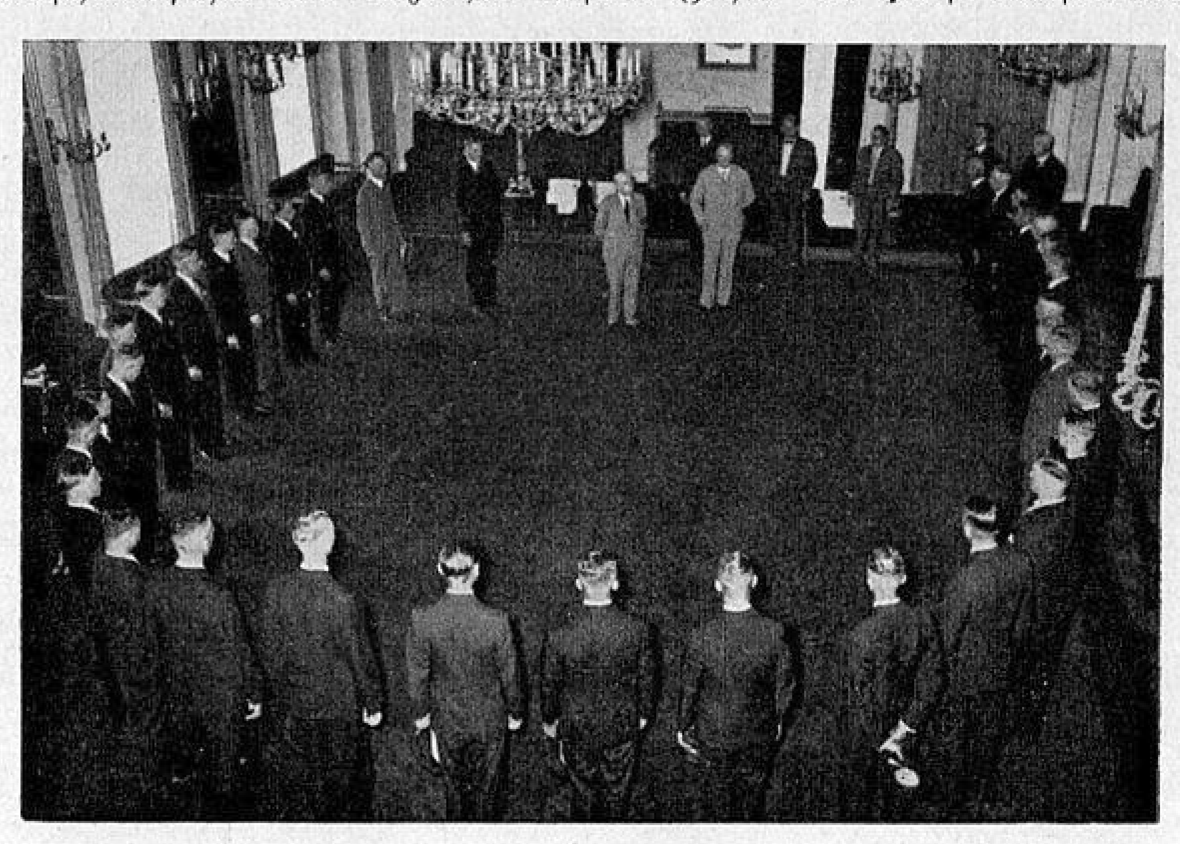
3. Tag, 25. Juni:

In Anbetracht der Besichtigungen und Empfänge an diesem Tage wurden wir sehr zeitig aus den Federn getrieben. Wie vorgesehen, wurden die Wagen zum Kundendienst gefahren. 8.45 Uhr fand sich die gesamte Mannschaft wieder an der Danziger Verkehrszentrale Unter den Linden ein, um mit dem städtischen Autobus zu den Borsigwerken zu fahren.

Es stand bei der Aufstellung unseres Programms von vornherein fest, daß wir nicht durch Berlin fahren durften, ohne die Fabrik zu besichtigen, die seinerzeit die erste Dampflokomotive gebaut hat und heute mit dem Bau der neuesten Stromlinienlokomotive der Reichsbahn beschäftigt ist. Nach herzlichen Begrüßungsworten durch den Direktor Litz hielt uns Direktor Widdeke einen kurzen Vortrag an Hand ausführlicher Zeichnungen über Aufgaben und Ziele im modernen Lokomotivbau, wobei natürlich die neue Stromlinienlokomotive eine besonders eingehende Behandlung erfuhr. Durch diesen lehrreichen Vortrag und die sich anschließende sehr eingehende Führung durch das Werk war auch

den Nichteisenbahnern unter uns die Besichtigung ein ganz großartiges Erlebnis. Natürlich fand die fast fertiggestellte Stromlinienlokomotive 05002 ganz besonderes Interesse. Zum erstenmal sahen wir auch geschweißte Tender- und Lokomotivrahmen, die im Arkogenverfahren, einem kombinierten elektrisch-autogenen Schweißen, hergestellt sind.

Nach einem Mittagessen fuhren wir über Spandau, am Funkturm vorbei, wieder nach Schöneberg. Bei der Abfahrt von der Kaserne wurde Herrn Schur in Dankbarkeit für seine Unterstützung für die Deutschlandfahrt das Abzeichen unserer Fahrt von Prof. Neesen überreicht.



Empfang durch den Reichsverkehrsminister und den Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft

reicht. Im Vorbeifahren wurde bei der Verkehrszentrale noch ein Lichtbildapparat, eine Danziger Fahne und eine Kiste mit Bildern von unserer schönen Heimatstadt aufgeladen. Anschließend fuhren wir zum Gefallenen-Ehrenmal Unter den Linden. Ein Kranz wurde niedergelegt und in einer kurzen Minute stiller Andacht gedachte die Mannschaft derer, die für Deutschland im Weltkrieg gefallen sind.

Im Hof des alten Museums wurde eine kurze Pause eingelegt, da es für die Empfänge noch zu früh war. Anschließend fuhren wir zum Reichskultusministerium, um dort empfangen zu werden. In einem angenehm kühlen Saal — dieser Tag war seit 1865 in Berlin der heißeste Tag laut Zeitungsnotiz — wurden wir von Herrn Staatssekretär Kunisch als dem Vertreter des Reichskultusministers empfangen. Dann fuhren wir zum Reichsverkehrsministerium in der Wilhelmstraße. Vor dem historischen Kaiserhof, gegenüber der Reichskanzlei, wurden

die Wagen aufgestellt, und wir gingen in das Reichs-Verkehrsministerium. Ein sehr herzlicher und kameradschaftlicher Empfang wurde uns dort vom Reichsverkehrsminister Freiherrn Eltz v. Rübenach, Generaldirektor Dorpmüller, Ministerialdirektor Brandenburg und Staatssekretär Königs zuteil. Mit den besten Wünschen für das Gelingen unserer Fahrt wurden wir mit einem „Auf Wiedersehen in Nürnberg" entlassen.

Abends fand ein Kameradschaftsabend in den Räumen des DDAC im Burgkeller statt. Führende Persönlichkeiten der Reichsbehörden, des Reichsheeres, der Deutschen Reichsbahn, des NSKK und des DDAC, sowie der unsere Fahrt so betreuende Reg.-Rat Lorenz von der Gesellschaft von Freunden der Danziger Hochschule, Vertreter der I. G. Farbenindustrie und der Presse und zahlreiche Gäste waren erschienen, um uns in der Reichshauptstadt zu begrüßen und uns gute Reise zu wünschen. Gekrönt wurde die Veranstaltung durch den Ministerialdirektor Brandenburg, der, selbst ein Sohn des Ostens, tief empfundene Worte für unser schönes Danzig fand, der sich aber doch aus dem Wunsch, mit uns Studenten frohe Stunden zu verbringen, aus seinen ernsten Gedanken herauswand zu einer Fröhlichkeit, die uns alle mit in seinen Bann zog. Wir gedenken seiner nicht nur, weil er es verstand, an diesem Abend mit uns Studenten ganz eins zu sein, sondern weil wir wissen, was er für unsere Fahrt tat. — In äußerst angeregter Stimmung fuhren wir um 1 Uhr nachts mit unseren Fahrzeugen gut und sicher in unsere Quartiere. Ein kurzer Appell vor dem Zubettgehen brachte uns noch die Parole für den nächsten Tag in sehr lustiger Form.

4. Tag, 26. Juni:

Wie es in einer Kaserne üblich ist, erscholl um 6.30 Uhr der militärische Ruf: „Aufstehen" durch unsere Räume und schreckte uns, eigentlich viel zu früh, aus dem Schlaf auf. Nach dem bekannten guten Frühstück in der Kantine der Kaserne gings um 8.30 Uhr zur Lokomotiv-Versuchsabteilung der Reichsbahn in Grunewald.

Punkt 9 Uhr trafen wir zur Besichtigung der Versuchsabteilung des RAW Grunewald ein. Nach Begrüßungsworten durch den Direktor des Werkes, Professor Speer, ging es gleich an die Besichtigung. Die Fülle der uns in kurzer Zeit vorgeführten und gezeigten Meßeinrichtungen und Untersuchungsverfahren war überwältigend. Wir waren alle ehrlich erstaunt über das, was die Reichsbahn fortlaufend für die Untersuchungen und Verbesserungen ihrer Fahrzeuge tut. Zum Abschied richtete Geheimrat Schwarze, der Leiter des gesamten Ausbildungs- und Erziehungswesens der Reichsbahn, der eigens aus Berlin gekommen war, einige Geleitworte an uns. Schon um 10.35 Uhr mußten wir leider diese Stätte deutscher Wertarbeit wieder verlassen.

Auf der Avus verabschiedeten wir uns von Herrn Baron von der Recke und Herrn Direktor Reiners und fuhren in brausender Fahrt die bekannte Rennstrecke in Richtung nach Wannsee-Potsdam. Um 10.30 Uhr waren wir vor der Garnisonkirche, die wir uns kurz angesehen haben. Durch Werder gings nach Brandenburg. Dort trafen wir um 11.45 Uhr ein. Leider war zur Besichtigung der Stadt keine Zeit, nur im Vorbeifahren konnten wir uns das Rathaus und die davorstehende Roland-Statue ansehen. Nach kurzer Tankpause in Brandenburg fuhren wir weiter über Plaue nach Kirchmöser, wo wir auch pünktlich um 12.30 Uhr eintrafen. Aus allen Fenstern wurden wir durch die Werksangehörigen durch Winken freudigst begrüßt. In angetretener Formation meldete uns Prof. Neesen dem Werkdirektor, Reichsbahnrat Kothe. Unsere Fahrt führte uns dann durch das herrliche und großzügig angelegte Werk zu der Reichsbahn-Zentralschule, woselbst wir für die folgende Nacht untergebracht waren. Nach dem Auffahren der Fahrzeuge auf dem Hof wurden wir in unsere Quartiere geführt und waren freudig überrascht von der großzügigen und netten Einrichtung unserer Zimmer. Nach dem Mittagessen wurden wir durch die Zentralschule und das Reichsbahnausbesserungswerk geführt und haben einen sehr schönen Eindruck dank der mustergültigen Führung von dem Werk erhalten.

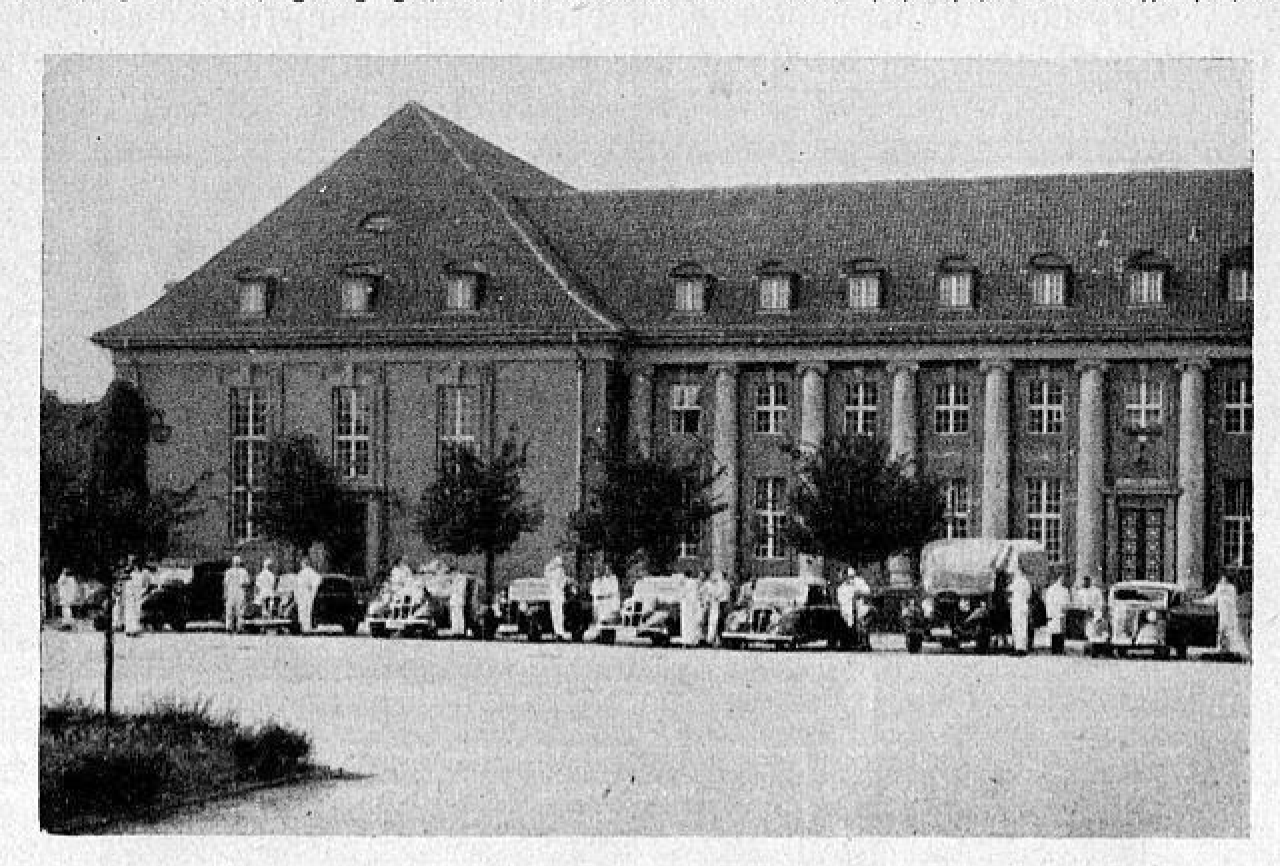
Wir gingen zuerst an die Besichtigung der im Werk untergebrachten Reichsbahnzentralschule, die uns zeigte, wie die Reichsbahn die Schulung und Erziehung ihres Personals organisiert hat und vor allem, welche Mittel sie dabei anwendet. Sehr eindrucksvoll waren uns die einzelnen Versuchsanlagen — Bahnhöfe, Streckenanlagen, Sicherungswesen, Reichsbahntelegraphie und -telefonie usw. — Anhand dieser Anlagen werden die Reichsbahnangestellten durch praktische Beispiele in all den vielen Untergliederungen des gesamten Reichsbahnbetriebes eingehend unterrichtet und ausgebildet. Manch anderes Berufsausbildungsinstitut wäre sicher froh, einen Teil der dort zusammengestellten Unterrichtsmittel zu besitzen.

Daran anschließend machten wir einen Rundgang durch das RAW selbst. Es ist das modernste Lokomotivausbesserungswerk, das wir in Deutschland haben. Professor Neesen hat seinerzeit den Umbau des Werkes aus einer Pulverfabrik für seinen jetzigen Zweck geleitet und konnte uns recht interessante Einzelheiten aus der Entstehungsgeschichte erzählen. Infolge der sehr übersichtlichen Anordnung der riesigen Lokomotivhalle gewannen wir eine gute Einsicht in den Fließgang, in dem die ausgebesserten Lokomotiven bis in ihre kleinsten Teile zerlegt, überholt und wieder zusammengesetzt werden. Hervorstechend war besonders die Sauberkeit, die man sonst in Reparaturwerkstätten nicht zu finden pflegt. Man hatte beinahe den Eindruck, als handele es sich gar nicht um Reparatur, sondern um Neuanfertigung.

Interessant war die Art des Fließganges, die parallel zur Wirklichkeit in den Verwaltungsräumen auch an kleinen Modellen vorgenommen wurde, so daß man auch dort über den dauernden Ausbesserungsstand jeder einzelnen Maschine sich durch einen Blick unterrichten konnte.

Abgesehen von diesen technischen interessanten Dingen bekamen wir bei unserem Rundgang durch das Werk und durch die Zentralschule einen sehr schönen Einblick in die großzügige und architektonisch sehr schöne Anlage des gesamten Ausbesserungswerkes.

Nachmittags wurden uns von dem Werk zwei Motorboote freundlichst zur Verfügung gestellt, mit denen wir eine sehr schöne Wasserfahrt



Vor der Zentralschule des RAW Brandenburg-West

auf dem Plauer See mit anschließendem Bade in der Werkbadeanstalt machen konnten. Nach Umziehen und Abendbrotessen machten wir noch eine kurze Fahrt durch den Ort und stellten zu unserer Freude dort fest, daß es eine „Danziger Straße" gab. Abends fand ein Vortragsabend statt, bei dem wir von Herrn Direktor Kothe vor einem großen Teil der Werksangehörigen und von dem Vertreter des VDA begrüßt wurden. Anschließend dankte Prof. Neesen für die freundschaftliche Aufnahme und erläuterte in kurzen Worten Sinn und Zweck unserer Fahrt im Zusammenhang mit dem modernen Verkehrswesen. Bei dieser Gelegenheit wurde ein Film vorgeführt, der die Entwicklung der Verkehrsmittel vor Augen führte. Da unter den Zuhörern eine große Anzahl ehemaliger Danziger waren, sprach auch Herr Prof. Keyser über die augenblickliche und wirtschaftliche Lage hier in Danzig und zeigte eine Reihe Licht-

bilder unserer Heimatstadt. Im Anschluß an die Vorträge saßen wir noch bei einem Glas Bier mit den Einheimischen zusammen und gingen dann frühzeitig in unsere Quartiere.

Während des Vortragsabends kam der wiederhergestellte Opel-2-Liter-Wagen aus Berlin nach. Heil kam er in Kirchmöser an, mußte jedoch sich das Mißgeschick gefallen lassen, daß ihm sogleich bei der Ankunft wieder die Windschutzscheibe zerschlagen wurde.

5. Tag, 27. Juni:

Kurz nach Mitternacht mußten bereits einige unserer Kameraden aus ihren Betten, um die Wagenverdecke zu schließen, da es in dieser



Rundfahrt um das RAW Brandenburg-West auf der Havel

Nacht zum erstenmal auf unserer Fahrt geregnet hat. Aber als die Zeit der Abfahrt gekommen war, war wieder herrlichster Sonnenschein. Schweren Herzens haben wir das RAW Kirchmöser, in dem wir so schön und äußerst gastfrei aufgenommen worden waren, um 6.45 Uhr wieder verlassen. Unsere Fahrt führte uns über Jerichow nach Tangermünde.

Wir hielten am alten Stadttor, wanderten an Giebelhäusern mit schön geschnitzten Eingängen zum Marktplatz, wo das Rathaus mit seiner Gerichtslaube unsere Aufmerksamkeit erregte, und zum andern Ausgang der langgestreckten Stadt mit ihren gut erhaltenen Mauern und Türmen. Auf dem Rückweg besichtigten wir das Äußere der

Stephanskirche und die Reste der Burg Kaiser Karls IV. Von dem hohen Ufer der Elbe schauten wir hinweg nach „Ostelbien", so, wie es jene ersten deutschen Siedler getan haben mögen, die einst im 13. und 14. Jahrhundert die völkische und kulturelle Erschließung des deutschen Ostens begannen.

Programmgemäß ging die Fahrt um 8.15 Uhr wieder weiter. Eine unvorhergesehene Verzögerung mußten wir in dem kleinen Städtchen Salzwedel uns gefallen lassen. Die ganze Stadt Salzwedel war anläßlich des Schützenfestes über und über mit Fahnen und Girlanden geschmückt. Jung und alt war auf den Beinen, und auch unsere Fahrt

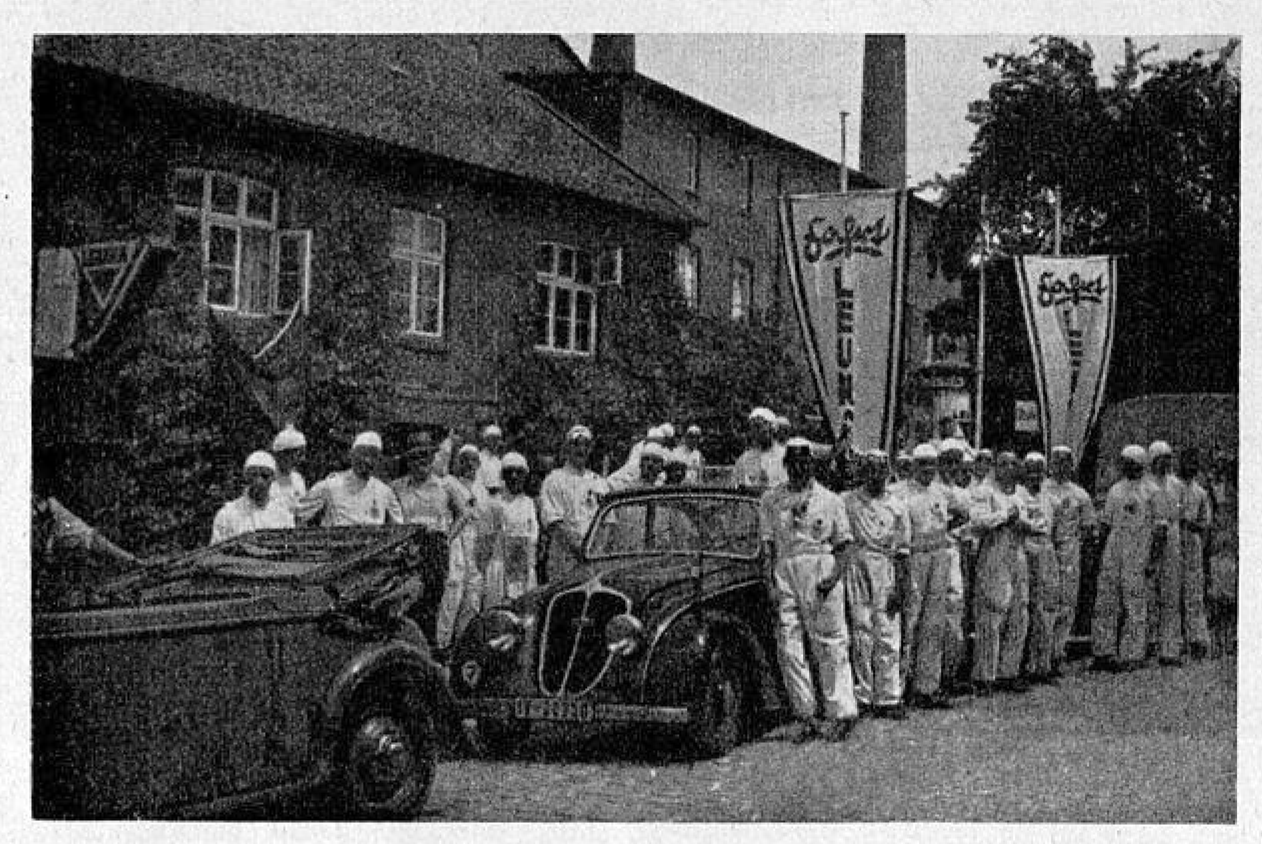


Vorbeifahrt an der Schützengilde Salzwedel

paßte sehr schön in die freudig erregte Stimmung der Stadt. Im ersten Gang mußten wir ganz langsam hinter dem Festzug herfahren. Blumen wurden uns in unsere Wagen geworfen und freudigst wurde uns als Danzigern von der ganzen Bevölkerung zugejubelt. Plötzlich blieb der Festzug stehen, die Schützen machten „links um", präsentierten ihre Gewehre vor ihrem Schützenkönig. Wir empfanden diese Ehrenbezeugung als einen Gruß für uns und fuhren stolz und heftig winkend vorbei. Auch der Schützenkönig, hoch zu Roß, konnte uns nicht von diesem unserem Vorhaben abhalten, obwohl er mit geschwungenem Säbel auf unseren Nürburg zugaloppierte. Mit der Schützenkönigin und einem prominenten Herrn der Stadt im Wagen 1 unserer Kolonne fuhren wir weiter, bis wir aus dem Trubel heraus waren. Hier verabschiedeten wir uns von diesen beiden Gästen und fuhren in Richtung Lüneburger Heide.

In Uelzen wurde an einer Tankstelle im Zeichen des modernen Kundendienstes getankt, nicht nur die Brennstoffversorgung ging schnell vonstatten, sondern auch in einer benachbarten Frucht-Weinkelterei wurde uns Gelegenheit gegeben, uns zu laben.

Kurz vor der Mittagspause ereilte den armen Opel-2-Liter ein neues Mißgeschick. In Bispingen brach ihm beim Anfahren das Differential und zwar so häßlich, daß der Wagen im Kran hängend in die Opel-Reparaturwerkstatt Soltau gebracht werden mußte, wo er dank des ausgezeichneten Kundendienstes noch am selben Abend fahrbereit gemacht wurde.



Beim Tanken in Uelzen

In Volkwarding wurde die restliche Kolonne vom DDAC empfangen und einen herrlichen Heideweg, der sonst für Motorfahrzeuge verboten ist, nach Wilsede geleitet. Nach Besichtigung des Heide-Museums wurde uns im Freien ein Mittagessen gereicht. Anschließend führte uns Dr. Havestadt durch einige sehr schöne Stellen dieses Heidezentrums und machte uns auf die sehr eindrucksvollen und eigenartigen Naturschönheiten aufmerksam. Er führte uns u. a. zum Toten Grund und zum Steingrund, wo wir einen Einblick in den eigenartigen Charakter die Heide gewannen. Um 17.50 Uhr starteten wir wieder und fuhren zunächst über herrliche Waldwege, dann auf glatter Landstraße nach Zeven. Unterwegs zeigte uns Professor Keyser noch ein niedersächsisches Bauernhaus. Kurz wurde das Kloster Zeven wenigstens im Vorbeifahren angesehen und dann ging es ohne Unterbrechung nach Bremer-

haven. Der letzte Teil dieser Fahrt war recht unangenehm zu fahren, da uns die grelle Abendsonne genau entgegen schien.

In Bremerhaven wurde uns im Fischereihafen-Restaurant, den dortigen Gebräuchen entsprechend, ein herrliches Goldbarschfilet zum Abendbrot gereicht. Auf das herzlichste wurden wir auch hier wieder von dem Direktor des Fischereihafens, vom Vertreter des VDA und von anderen Herren begrüßt. In sehr interessanter Führung wurden uns die Einrichtungen des größten deutschen Nordsee-Fischereihafens mit einem Teil der Fischereiflotte und den ausgedehnten Kühl- und Lagerhallen gezeigt. Obwohl wir ja auch von der Wasserkante kamen, waren uns Ausmaße und Einrichtung dieser Fischerei-Zentrale etwas Neues und äußerst Interessantes.

Unsere Fahrt führte uns dann in unsere Quartiere. Sehr eindrucksvoll sahen wir bei unserer Ankunft dort den großen Lichterkomplex des Dampfers „Bremen". Nachdem wir unsere Post und die Danziger Zeitung — die „Danziger Neuesten Nachrichten" versorgten uns aus Danzig netterweise laufend mit ihrer Zeitung — erhalten und bei einem gemütlichen Glas Bier gelesen hatten, zogen wir uns in unsere Koje zurück.

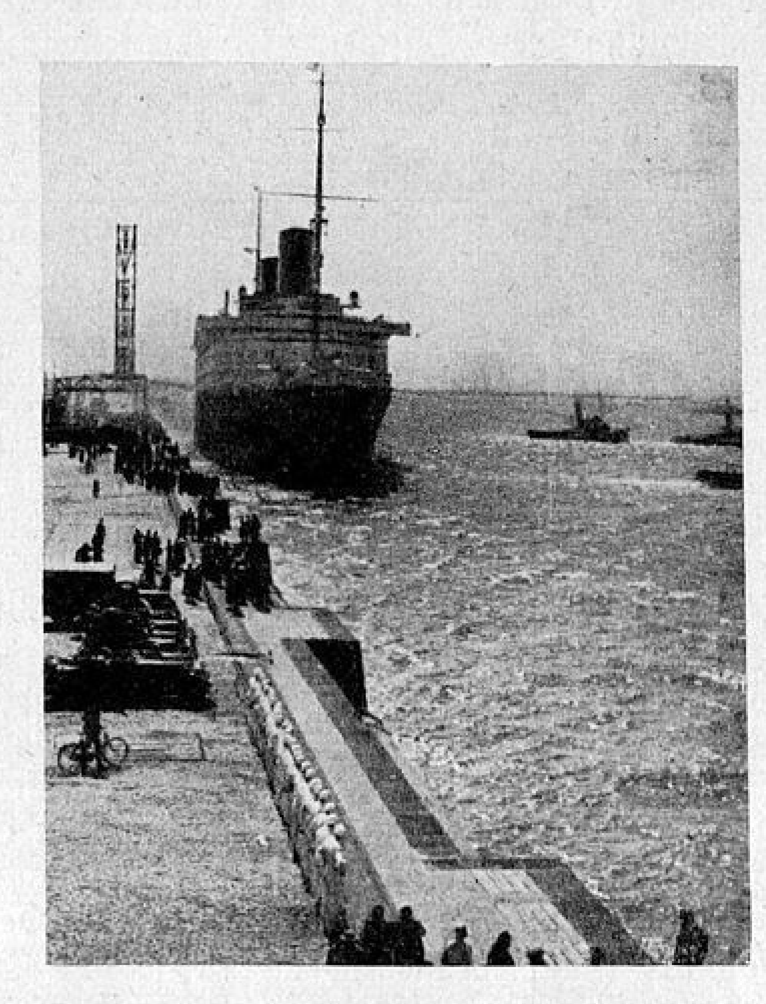
6. Tag, 28. Juni:

Das erste wichtige Ereignis an diesem Tag war, daß der in der Heide verunglückte Opel-Wagen in anstrengender und sehr ermüdender Nachtfahrt, wieder hergestellt, um 4.30 Uhr in Wesermünde eintraf. Um 5.45 Uhr war Wecken, was besonders der Opelbesatzung wohl recht schwer fiel, und nach einem kurzen Frühstück in dem Lloyd-Heim gings um 7.25 Uhr per Wagen zum Dampfer „Bremen". Sehr interessant war auch für uns Danziger das geschäftige Leben und Treiben an dem Riesenschiff, das noch am gleichen Vormittag seine Reise nach New York antreten sollte. Dank dem Entgegenkommen des Norddeutschen Lloyd war es uns trotz der kurz bevorstehenden Abreise des Schiffes vergönnt, einen Rundgang und eine eingehende Besichtigung dieses Riesen machen zu können.

Nun stehen wir auf der Kolumbuskaje, und das Riesenschiff, der würdigste Vertreter der deutschen Flagge auf dem Weltmeer, liegt vor uns. Hoch ragt die schwarze Bordwand empor, abgeschlossen durch die lange doppelte Fensterreihe der Promenadendecks. Über diesen wieder hängen wohlausgerichtet die großen unsinkbaren Motorrettungsboote für je 145 Personen in ihren Davits. Zwischen den schlanken 73 Meter hohen Masten lassen die beiden tropfenförmigen, gedrungenen Schornsteine mit einem Durchmesser von 15×6,2 Meter die ungeheure Kraft ahnen, die in dem Riesenleib verborgen ist. Über einen Laufsteg gelangen wir an Bord und haben im Augenblick das Gefühl verloren, auf einem Schiff zu sein. Nach allen Seiten, nach oben und unten führen zahl-

lose Gänge und Treppen. Erst mit Hilfe des elektrischen Wegweisers ist eine erste Orientierung möglich. Aber schon ist die Führung zur Stelle, die uns mit dem Schiff und seinen sämtlichen Einrichtungen bekannt macht.

Der in den Jahren 1927/29 auf der Deschimag, Werk „Weser“ in Bremen erbaute Vierschrauben-Schnelldampfer ist zu 51 656 Brutto-Register-Tons vermessen und hat eine Länge von 286,10 Meter und eine Breite von 31 Meter. Die Seitenhöhe bis zum Hauptdeck beträgt 16,40 Meter und der größte Tiefgang 10,33 Meter. Jeder der drei



Abfahrt der „Bremen“

Anker wiegt 15 700 Kilogramm, die Ankerketten aus Puddel-Stahl sind insgesamt 620 Meter lang und haben das ansehnliche Gewicht von 136 000 Kilogramm. Das Gesamtgewicht des unbeladenen Schiffes beträgt 41 Millionen Kilogramm, vollbeladen sind es rund 54 Millionen Kilogramm! Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von etwa 28 Knoten wird durch eine Dampfturbinenanlage aus vier gleich großen Getriebe-Turbinen-Aggregaten mit einer Leistung von 100 000 PS erreicht. Je zwei Turbinensätze befinden sich getrennt im vorderen und hinteren Maschinenraum. Ebenso ist die aus 20 Doppelwasserrohrkesseln bestehende Kesselanlage in zwei Gruppen getrennt untergebracht. In den mit Ölfeuerung geheizten Kesseln wird Dampf von 23 kg/qcm Überdruck und 370 ° Überhitzung erzeugt. Vier Wellenleitungen übertragen

die Kraft auf die Schrauben, die zusammen 68 000 Kilogramm wiegen. Die elektrische Zentrale mit vier großen Diesel-Dynamos hat die Größe der Anlage einer Stadt wie etwa Lübeck. 420 Elektromotoren und 30 000 Glühbirnen müssen durch ein Kabelnetz von einer Million Meter Gesamtlänge gespeist werden! Unzählige Kontroll- und Signalapparate elektrischer und optischer Art sorgen für die Sicherheit, der auch die 14 wasserdichten Querschotte dienen, die den Schiffskörper in 15 wasserdichte Abteilungen einteilen. Erstmalig ist zwischen den Schornsteinen auf dem Sonnendeck eine Katapult-Anlage Heinkel K2 für Flugzeuge eingebaut. Auf dem 27 Meter langen Schienenträger schnellt der mit Preßluft angetriebene Startschlitten mit dem Flugzeug vorwärts und schleudert es am Ende mit einer Geschwindigkeit von 100 km/Std. ab.

Als wir nach der Besichtigung in der Halle der 1. Klasse einen Imbiß einnehmen, stehen wir ganz unter dem Eindruck des Erlebten, die Stunden auf dieser schwimmenden Stadt sind für uns historische Momente, für die wir dankbar sind. Wenig später, nachdem wir das Schiff wieder verlassen haben, macht sich der „Windhund des Ozeans" auf den Weg, um in 4½ Tagen sicher wie immer sein Ziel New York zu erreichen. Stolz grüßen wir das ausgehende Schiff und die deutsche Flagge!

Im Lloyd-Heim packten wir unsere sieben Sachen wieder zusammen, dann wurde noch getankt, und um 14 Uhr gings weiter in Richtung Bremen. Um 15 Uhr wurden wir bereits an der Stadtgrenze Bremen von den Vertretern der Stadt, des DDAC und der Hafenverwaltung begrüßt. Anschließend erfolgte eine Führung durch die ausgedehnten Anlagen des Welthafens Bremen.

Zunächst lernten wir im Hafen C die Bedeutung Bremens als Kohlenausfuhrhafen kennen, die es durch seine günstige Lage zum rheinisch-westfälischen Zechengebiet gewonnen hat. Die Kohle wird hier im größten Eisenbahnhafen Deutschlands wie in Danzig ohne Zwischenschaltung des Binnenschiffs aus der Eisenbahn unmittelbar in das Seeschiff umgeladen. Das Hauptstück der Anlage ist eine 81 Meter lange Verladebrücke, die wir im Betrieb sahen. Der auf der Brücke laufende Drehkran hob ganze Eisenbahnwaggons und kippte die Kohle in einen Trog, der sie auf ein zwischen den Hauptträgern laufendes Förderband abgab, von wo sie über ein Zellenband nahezu ohne jeden freien Fall, der zerstörend und daher entwertend wirken würde, in das Schiff gelangte. 16 Waggons = 320 Tonnen vermag die Anlage in der Stunde umzuschlagen. Ein wesentlicher Teil der Kohle für die italienische Staatsbahn, die 75 Prozent ihres Bedarfes in Deutschland deckt, wird hier verschifft. — Weiter gelangten wir unter der Führung des DDAC zur Getreideverkehrsanlage im Hafen III, die eine der größten in Europa ist. Zunächst wurde das gewaltige, in Eisenbeton ausgeführte, 75 000 Tonnen fassende Silogebäude besichtigt, von dessen Dach wir

einen weiten Rundblick über Stadt und Hafen hatten. Nach Nordwesten zu lagen ganz nahe die Hellinge der Weser-A.G., auf denen die „Bremen" erbaut wurde, im Westen jenseits der Weser das flache Land, im Süden die beiden Hafenbecken des Freibezirks und dahinter die Türme der Stadt. Über einen der beiden Getreide-Piers, die mit ihren Anlagen bei einer Stundenleistung von 600—700 Tonnen vier Seeschiffe zu gleicher Zeit abfertigen können, gelangten wir zu einem Motorboot, das uns zum Freihafen II brachte. (Wir staunten auch hier wieder wie schon oft über die mustergültige Vorbereitung unseres Besuchs.) Unter einer langen Reihe von Halbportalkränen hindurch kamen wir in einen der 66 Meter tiefen und bis zu 400 Meter langen Schuppen, in dem Baumwolle lagerte, ein für Bremen sehr wesentliches Handelsobjekt, dessen Bedeutung durch die Bremer Baumwollbörse dokumentiert wird. Ein Modell eines solchen Schuppens, bei dessen stählernem Tragwerk die Dachbinder eigenartigerweise in den △-förmigen Oberlichtern angeordnet sind, sahen wir bei der Besichtigung der M. A. N. in Nürnberg, der Erbauerin, wieder. — Inzwischen hatten die Mannschaftsführer die Wagen zum Freibezirk gefahren und wir mußten weiter. Wir hatten zwar nur einen kleinen Teil des Hafens gesehen, hatten aber doch aus der Großzügigkeit der einzelnen Anlagen einen Eindruck von der Bedeutung Bremens als Seehafen gewonnen.

Daran anschließend wurden wir in dem alten ehrwürdigen Rathaus Bremens empfangen. Uns zu Ehren war eine Schar VDA-Kinder in dem Rathaussaal aufgestellt, die uns mit fröhlichem Gesang begrüßten. Nach sehr herzlichen Worten des Willkommens seitens der Stadtverwaltung, des VDA und anderer Herren dankte Herr Prof. Neesen für den überaus herzlichen Empfang. Nach einer kurzen Rundfahrt durch die schöne alte Handelsstadt mit ihren vielen ehrwürdigen Bauwerken wurden die Wagen in die Garage gebracht. In vorsorglicher Weise hatte der DDAC dafür gesorgt, daß hier eine Überprüfung der Wagen vorgenommen werden konnte. Mit einem Omnibus wurden wir in unser Quartier, eine Jugendherberge, gefahren. Schnell mußten wir uns umziehen und fuhren äußerst gespannt zur bekannten Böttcherstraße, in der die Clubräume des Clubs zu Bremen liegen. In den herrlich eingerichteten, architektonisch etwas ungewohnten Räumen wurde uns wiederum ein sehr herzlicher Empfang bereitet. In einem goldschimmernden Saal wurde uns ein Abendessen gereicht und anschließend saßen wir in einem anderen behaglichen Raum. Herr Prof. Keyser hielt einen äußerst interessanten Vortrag über die Danziger wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse. In angeregter Unterhaltung saßen wir noch einige Stunden im Kreise der Herren des Clubs zu Bremen, dessen Gäste wir an diesem Abend waren.

7. Tag, 29. Juni:

Die Wagenführer mußten sich bereits um 4 Uhr erheben, während die anderen Kameraden sich noch einmal auf die andere Seite drehen konnten und erst um 4.30 Uhr aus den Betten gejagt wurden. Punkt 6 Uhr stand die Kolonne wieder fahrbereit auf dem Bahnhofsplatz in Bremen. Nach einem kurzen Aufenthalt am Marktplatz, währenddessen Herr Prof. Keyser uns noch einige Erläuterungen über die vielen Baudenkmäler, die den Marktplatz umsäumen, gab, ging die Fahrt weiter. Durch den DDAC wurden wir noch in einen Lastzug-Bahnhof geführt, und dort wurden uns noch einige Einzelheiten über den Lastwagen-Fernverkehr und sein ausgedehntes Straßennetz und seine ganze Organisation erzählt.

Unsere Fahrt führte uns sodann nach Hannover, das völlig im Zeichen des Gauparteitages, der am nächsten Tage sein sollte, stand, zu den Werken der „Hanomag".

In einer Halle im Hauptverwaltungsgebäude wurden wir durch die Werkdirektion begrüßt und zu unserer Fahrt beglückwünscht. Wie überall in diesem Industriezweig findet auch bei Hanomag die Fließarbeit weitgehendst Anwendung. Bearbeitung, Fabrikation und Montage erfolgen in derselben Weise, wie auch in anderen Automobilwerken. Charakteristisch für die Hanomag-Werke ist, daß aus der Aufstellung der Maschinen und der Lage der Arbeitsstellen zu erkennen ist, daß eine Umstellung vom Lokomotivbau zum Automobilbau stattgefunden hat. Während unserer Besichtigung sahen wir die Herstellung von drei verschiedenen Automobiltypen und zwei Schleppertypen.

Nach der Besichtigung der Hanomag fuhren wir zu dem Weltunternehmen Continental.

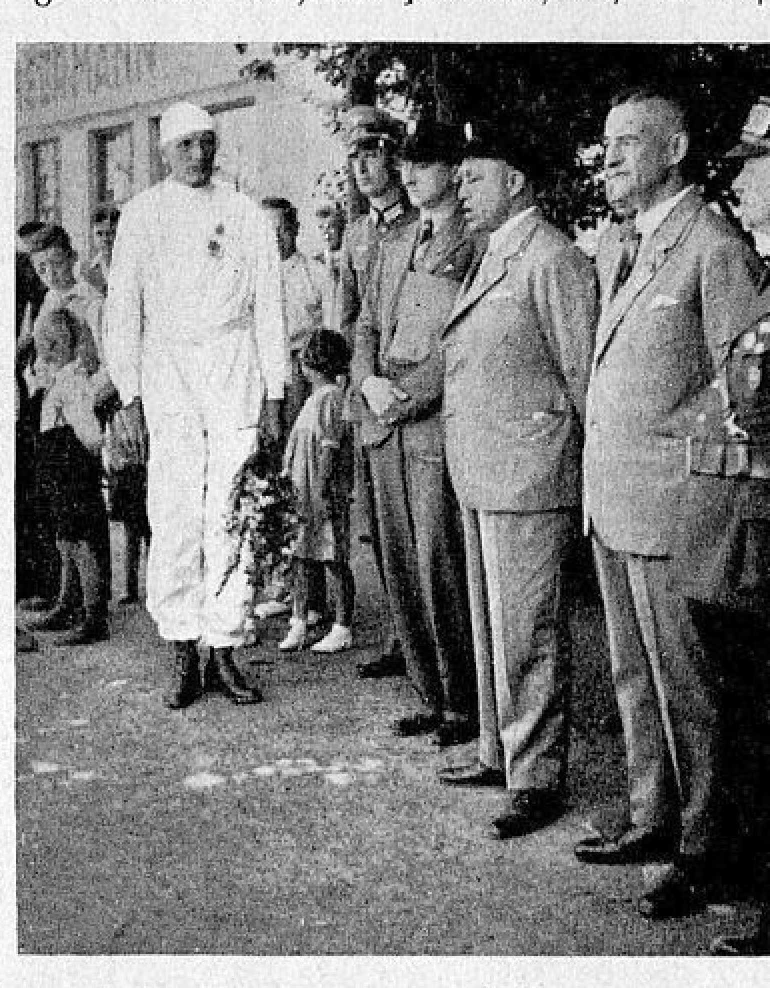
Schon von außen wurde uns durch den imposanten Bau des Verwaltungsgebäudes die Größe und die Bedeutung dieses Werkes so recht klar. Auch hier wurden wir zunächst wieder in einen Ausstellungsraum geführt und dort von der Werkleitung begrüßt. Durch die ausgestellten Gegenstände vom Schwamm bis zum Gummiball, vom Kamm bis zum Autoreifen, wurde uns ein eindrucksvolles Bild von der Vielseitigkeit der Fabrikation dieses Werkes gegeben. Wegen der Kürze der Zeit mußten wir uns darauf beschränken, uns die Autoreifenfabrikation zeigen zu lassen.

Nach einem Mittagessen, zu dem uns die Continentalwerke im Hotel Luisenhof eingeladen hatten, wurden die Wagen in ihre Unterstellung (Schlachthof) gefahren und dort, dank der glänzenden Organisation des DDAC, von Monteuren der jeweiligen Firmenvertretungen in Empfang genommen und in den entsprechenden Werken eingehend durchgesehen und kontrolliert. Die Mannschaft ging zu Fuß in ihr Quartier, das Hindenburg-Stadion. Abends waren wir zu einem Kameradschaftsabend in dem Heim des DDAC eingeladen. Anläßlich

unserer Anwesenheit waren eine ganze Reihe prominenter Herren von Stadtverwaltung, Hochschule usw. erschienen, u. a. der in Danzig nicht unbekannte Danziger Radierer Prof. Hellingrath. Fröhlich und in angeregter Unterhaltung verging auch dieser Kameradschaftsabend in der üblichen Form. Rechtzeitig wurde die Parole zum Zapfenstreich ausgegeben, jedoch ließen sich auch hier wieder einige unter der Führung des Vorsitzenden des Vereins Heimattreuer Ost- und Westpreußen in das Abendleben der Stadt Hannover einführen.

8. Tag, 30. Juni:

So merkwürdig es klingen mag, so war doch, trotz der häufig gepredigten und bewährten Pünktlichkeit, an diesem Morgen die erste Un-



Direktor Steiner vom DDAC Osnabrück bei der Ansprache an die Deutschlandfahrer

pünktlichkeit zu verzeichnen. Händeringend stand unser Chef an der Tankstelle, wo die Wagen getankt hatten und wartete aufgeregt auf die Seele unserer Fahrt, auf den Papierkrieg und das Finanzwesen, auf unser Geschäftszimmer. Die restliche Mannschaft erfüllte es mit großer Freude, daß gerade diese Kameraden fehlten. Mit Hilfe des Tankwärters wurden sie dann auf dem Bahnhof aufgetan, wo sie gerade im Begriff standen, Fahrkarten nach Osnabrück zu lösen in der Annahme, daß die Kolonne die Abfahrtszeit eingehalten hätte.

Um 7.35 Uhr passierte dann die vollzählige Mannschaft, geleitet vom DDAC, die Stadtgrenze von Hannover. Unser Weg führte uns

über Bückeburg, wo uns Prof. Keyser eine sehr schöne Barockkirche zeigte, weiter über Minden zur Porta Westfalica. Während dieser Fahrt — es war ein Sonntag — konnten wir sehr eindrucksvoll auf den Straßen die Schönheit und Eigentümlichkeit der Bückeburger Trachten sehen. Auf sehr steilen Wegen fuhren wir zur Porta Westfalica hinauf. Zum ersten Male mußten unsere Wagen zeigen, ob sie auch in bergigem Gelände leistungsfähig sind. Es klappte alles sehr schön. Ein herrlicher Rundblick auf das Flachland auf der einen Seite und das Mittelgebirge auf der anderen Seite eröffnete sich uns von dem imposanten Denkmal aus.

Und jetzt kamen wir in das deutsche Mittelgebirge, das vielen von uns Nordostdeutschen etwas völlig Neues war. Frohen Mutes und begeistert über die Harmonie der mitteldeutschen Landschaft fuhren wir auf kurvenreicher Nebenstraße weiter zu unserer Mittagsstation Osnabrück. An der Peripherie dieser Stadt wurden wir besonders herzlich in Empfang genommen. Die Reichswehr, der DDAC, das NSKK, die Presse und eine ganze Reihe anderer Volksgenossen waren zu unserem Empfang erschienen. Nach herzlichen Worten der Begrüßung und dem Überreichen eines großen Blumenstraußes fuhren wir zur Kaserne des J. R. 14 wo wir zum Mittagessen eingeladen waren. Nach all den üppigen Mahlzeiten während unserer bisherigen Reise mundete uns hier die altbekannte Soldatenkost, eine kräftige Erbsensuppe, ganz ausgezeichnet. Uns zu Ehren wurden während des Mittagessens von dem Musikzug des Regiments schmissige Soldatenweisen gespielt. Nach einem Rundgang durch die Kaserne, der uns in Ställe und Geschützhallen führte, mußten wir leider allzu plötzlich wieder aufbrechen. Gern hätten wir uns hier noch etwas intensiver mit den Eigenarten der jungen, deutschen Wehrmacht beschäftigt, aber unser Programm ließ keine unvorhergesehene Verzögerung zu. Nach kurzem Tanken fuhren wir weiter und trafen um 15 Uhr in Münster ein. Unter der bewährten Führung von Prof. Keyser sahen wir uns den Dom und die vielen schönen Baulichkeiten dieser Zentrale des geistlichen Lebens an.

Jetzt führte uns der Weg in das Industrie-Zentrum unseres Vaterlandes, dem wir angehenden Ingenieure mit besonderem Interesse entgegensahen. Über Werne, Lünen, an den ersten Zechen und Hochöfen vorüber fuhren wir nach Dortmund. Dort wurden wir im Hause Müller-Liebenau zu einem sehr netten häuslichen Nachmittag-Kaffee eingeladen. Gerne hätten wir auch hier noch einige Zeit verbracht, um etwas in trautem Kreise auszuruhen, aber unbarmherzig erscholl nach einstündiger Pause wieder das Kommando „Auffitzen". Recht schwierig gestaltete sich der Weg unserer Weiterfahrt. Da das ganze Industriegebiet mit all seinen Einzelstädten nahezu wie eine einzige große Stadt wirkt, ist es für den Fremden zeitweise recht schwierig, auf den vorgeschriebenen Wegen zum Ziele zu kommen. Nach einigem Fragen fanden wir jedoch

zu unserem Quartier, dem Hotel-Vereinshaus. Hier wurden wir von dem Vertreter der Firma Krupp freundlichst in Empfang genommen. Nach ganz kurzer Entspannung wurden wir in einen Omnibus verladen und in das Stadtgarten-Restaurant gebracht, wo wir in Vertretung der Stadt von einem alten Danziger Kommilitonen, Stadtrat Dipl.-Ing. Lube, sehr freundschaftlich empfangen wurden.

9. Tag, 1. Juli 1935:

Zu unserer Freude konnten wir ausschlafen. Erst um 7.30 Uhr war Wecken. Und um 9 Uhr wurden wir von der Firma Krupp zur Besichtigung der Werke abgeholt.

In einer Halle des Hauptverwaltungsgebäudes wurden wir seitens der Werkleitung empfangen und nach einem kurzen Einführungsvortrag an Hand von Karten in die einzelnen Betriebe geführt. Als erstes wurde uns das kleine bescheidene Stammhaus gezeigt, in dem Friedrich Krupp im Jahre 1819 seine erste Werkstatt eingerichtet hatte, und damit den Grundstein für das heutige Weltunternehmen gelegt hat. Die Anlagen der Werke verteilen sich über das ganze Stadtbild von Essen. Essen ist Krupp und Krupp ist Essen. Wir besichtigten das Hüttenwerk mit seinen kippbaren Siemens-Martin-Öfen, die ein Fassungsvermögen bis zu 180 Tonnen haben. Wir hatten Glück und sahen den Anstich eines Ofens und das Füllen der Kokillen. Weiter gings zum Walzwerk, wo in bekannter Weise die großen Stahlblöcke zu Blech oder Profileisen ausgewalzt werden. Und dann sahen wir das Werk, dem die Firma Krupp ihr Fabrikzeichen verdankt. Die drei in sich verschlungenen Ringe deuten auf die Fabrikation von nahtlos gewalzten Radreifen hin, die einzig bei Krupp vorgenommen wird. Aus glühenden vollen Stahlscheiben werden die kreisrunden Mittelstücke ausgestanzt und der so entstehende Ring wird zu beliebiger Größe mit beliebigem Profil für Eisenbahnräder ausgewalzt.

Nachdem wir auf unserer Reise verschiedentlich Gelegenheit hatten, Lokomotivreparaturwerkstätten zu besichtigen, war uns, wie bei Borsig in Berlin, auch hier bei Krupp der Bau neuer Lokomotiven besonders interessant. Der Direktor des Lokomotivbaubetriebes, Herr Direktor Lorenz, führte uns selbst und gab uns sehr lehrreiche Erklärungen. Und wohl jeder von uns zog an der oder jener Einzelheit Vergleiche zu dem vorher auf diesem Gebiet schon Gesehenen.

Während der Besichtigung hatte Prof. Neesen Gelegenheit, Herrn Krupp von Bohlen-Halbach den Dank der Mannschaft für die so eindrucksvolle Besichtigung zu sagen.

Nach der Besichtigung wurde uns in dem Kruppschen Restaurant auf der Kaupen-Höhe ein Mittagessen gegeben. Bei dieser Gelegenheit

wurden wieder einige Reden der Begrüßung oder des Dankes gehalten. Noch recht lange saßen wir beieinander und ließen uns das herrliche Dortmunder gut schmecken. Dabei erzählte der Leiter des historischen Krupparchivs interessante Einzelheiten von der früheren Entwicklung des heutigen Riesenwerkes. Die zum Besten gegebenen Erziehungsmaßnahmen eines Ahnherrn von Prof. Neesen, der in engster Verbindung mit Alfred Krupp gestanden hat, an seinen Sprößlingen lösten allgemeine Heiterkeit aus.

Um 18 Uhr wurden wir mit einem Ausflugsomnibus, der u. a. mit Radio und anderen Finessen ausgestattet war, zum Baldeney-See, dem Schloß Baldeney, vorüber an der Villa Hügel, dem Wohnsitz der Familie Krupp und wieder zurück zu der kürzlich eröffneten Ausstellung „Mensch und Tier" gefahren. In dem Ausstellungsrestaurant fand nach kurzem Imbiß ein Kameradschaftsabend statt, der erfreulicherweise in reichlichem Maße von Spitzen der Industrie und von den Danziger Kommilitonen, die jetzt in Essen ihr Brot verdienen, besucht war. Sehr einsichtsvoll wurde der Kameradschaftsabend von Stadtrat Lube rechtzeitig beendet und uns Gelegenheit gegeben, in dem benachbarten Gruga-Restaurant in Gruppen zusammen zu sitzen und je nach Bedürfnis auch zu tanzen.

10. Tag, 2. Juli:

Begreiflicherweise fiel uns der Abschied von unserem so herrlichen Quartier sehr schwer. Wegen unvorhergesehenen Tankens wurde die Abfahrt um 20 Minuten verzögert. Wieder am Baldeney-See und der Villa Hügel vorbei führte uns der Weg nach Wuppertal. Auch auf diesem Wege kam uns die Schwierigkeit des Fahrens im Industriegebiet recht deutlich zum Bewußtsein. Über Lennepp kamen wir durch das sehr schöne Wuppertal zu dem Schloß Burg. Eine kurze Besichtigung fand statt, Bretzeln wurden eingekauft und umgehängt und nach einem kurzen Frühstück ging es weiter über Wermelskirchen, Burscheid nach Opladen. Dort besichtigten wir das Reichsbahnausbesserungswerk, das Prof. Neesen früher geleitet hatte.

Um 12.30 Uhr trafen wir in Opladen ein. Nach kurzer Begrüßung durch den Vertreter des Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln, Reichsbahnrat Bückert und den Werkdirektor Reichsbahnrat Lutteroth und anschließender Erläuterung über Aufbau und Aufgabengebiet des Werkes ging es erst einmal in die Kantine, wo wir zum Mittagessen eingeladen waren. Ein Regenschauer, als ganz besondere Seltenheit auf unserer Fahrt, brachte dabei eine kleine Störung, denn die halbe Mannschaft mußte raus, um die Wagenverdecke zu schließen, wobei sie allerdings zu ihrer Freude feststellen konnte, daß einige Männer der Belegschaft mit wachsamen Blicken die Gefahr erkannt und

diese Arbeit schon ausgeführt hatten. Nach dem Essen gings an die Besichtigung.

Das RAW Opladen ist ein Spezialwerk für Personen- und Triebwagen. Auch hier hatten wir wieder Gelegenheit, die gut organisierte Fließarbeit zu bewundern, die so weit durchgeführt ist, daß z. B. das Lackieren der Wagen von einem festen Platz aus am langsam vorbeirollenden Wagen erfolgt. Die Motorenwerkstatt für Triebwagenmotoren mit den gut ausgerichteten Prüfständen erregten naturgemäß besonderes Interesse. Als neueste Abteilung besitzt das RAW Opladen eine Kraftwagenausbesserung. Da die Kraftfahrt der Reichsbahn noch recht jung ist und die Wagen noch neu sind, so war in der Kraftwagenausbesserung zurzeit nicht viel zu sehen, doch ließ sich aus den getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen schon gut erkennen, welchen Umfang die Kraftwagenausbesserung in Opladen einnehmen wird und wie sich die Reichsbahn ihre Kraftwagenunterhaltung ganz allgemein denkt. Außer dem normalen Lastkraftwagen und Omnibus sahen wir auch hier wieder einige Omnibusse, die für den Kraftwagenschnellverkehr auf den Reichsautobahnen vorgesehen sind.

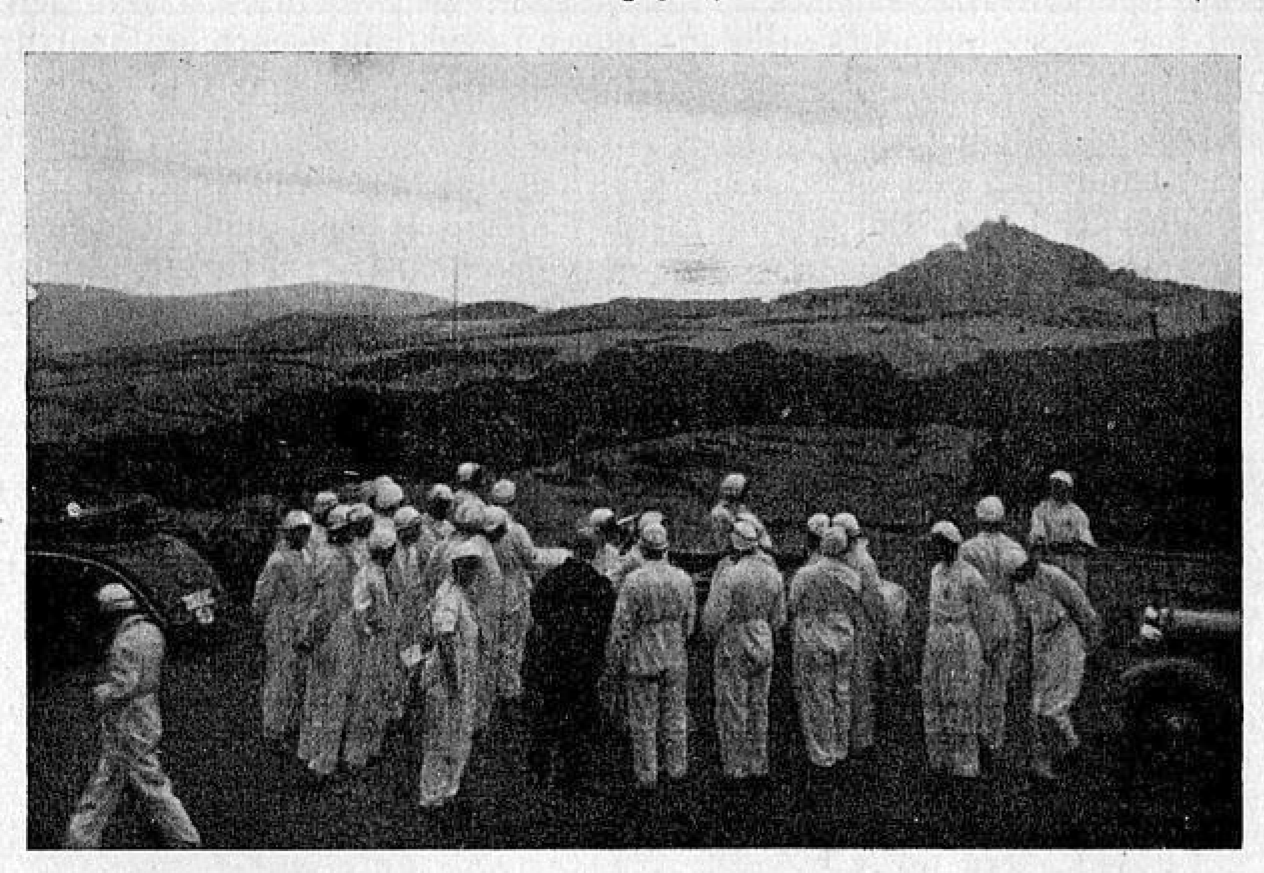
Viel Freude und Anregung für unsere spätere Tätigkeit, ganz gleichgültig, auf welchem Gebiet, gab uns die Tatsache, daß hier neben allen beruflichen Arbeiten für eine zweckmäßige Nebenbeschäftigung der Arbeiter und Angestellten durch intensive Ausübung des Segelflugsportes gesorgt war.

Nach der Besichtigung fuhren wir weiter über Leverkusen, die neue schöne Köln—Mülheimer Rheinbrücke nach Köln. An der Bastei in Köln wurden wir vom DDAC empfangen und am Rhein entlang in die Stadt geleitet. Wegen der Kürze der Fahrt konnten wir den Dom und das Rathaus nur flüchtig besichtigen und mußten diese Bauwerke im wesentlichen durch ihre äußere Schönheit und Wucht auf uns wirken lassen, ohne uns Einzelheiten genauer ansehen zu können. Erwähnt sei an dieser Stelle das wunderschöne Gefallenen-Denkmal im alten Kölner Rathaus. Wiederum fehlte bei der Abfahrt ein wesentlicher Teil unserer Mannschaft, der Herr Kassierer. Er war zum Geldwechseln gegangen und konnte nicht zur verabredeten Minute zur Abfahrt zur Stelle sein. Nachdem wir ihn wieder hatten, ging die Fahrt in scharfem Tempo über die ideale Reichsautostraße Köln—Bonn, fuhren durch Bonn durch und weiter direkt über Godesberg nach Mehlem. In dankenswerter Weise wurden wir von Verwandten von Prof. Neesen in deren herrlichem Landsitz „Genienau" gegenüber dem Siebengebirge in familiärem Kreise mit Kaffee und Kuchen bewirtet. Nach einem sehr schönen erfrischenden Spaziergang am Rheinufer setzten wir uns wieder in unsere Wagen und fuhren in unser Quartier, ein Touristenheim in Mehlem.

In Anbetracht des programmgemäß bevorstehenden Balles in Godesberg zogen wir uns um und machten uns stadtfein. Im Garten des Hotels Dreesen, der durch ein verschiebbares Glasdach überdeckt war, war eine sehr nette Tafel für uns gedeckt. Abendbrot hatten wir bereits in unserem Quartier erhalten, sodaß wir uns gleich guten Mutes dort bei Dreesen an die schöne Erdbeerbowle machen konnten. Noch gern werden alle Kameraden an diesen Abend, an dem uns auch Bürgermeister Alef-Godesberg mit kameradschaftlichen Worten begrüßt hatte, zurückdenken.

11. Tag, 3. Juli:

Nachdem die Professoren abgeholt waren, fand sich die gesamte Mannschaft um 8.30 Uhr in ausgezeichneter Laune an der Tankstelle



Gauführer Major Döhmer erklärt den Nürburg-Ring

in Mehlem wieder zusammen. Einen wunderschönen Blick hatten wir hier noch auf das Siebengebirge, den Drachenfels und den Rolandsbogen, sodaß auch dieses schöne Fleckchen Erde nicht ohne tiefen Eindruck unsererseits verlassen wurde. Und nun stand uns landschaftlich ein besonders schönes Erlebnis bevor. Den Rhein entlang fuhren wir nach Sinzig und weiter über Bad Neuenahr in die Perle der ganzen Rheingegend, das liebliche und eindrucksvolle Ahrtal. Ganz langsam ging unsere Fahrt, um die zu beiden Ufern der Ahr aufsteigenden Weinberge und steilen, wilden Felsen recht auf uns wirken zu lassen. Besonders denen von unseren Kameraden, die von dem harten Osten noch

nicht über die Reichshauptstadt hinausgekommen waren, wird dieser Teil der Fahrt an Naturschönheiten besonders eindrucksvoll gewesen sein und unvergeßlich bleiben. Allzuschnell führte uns unser Weg wieder aus dieser romantischen Landschaft. Nach einer kurzen Weinprobe in einer Weinkellerei in Altenahr fuhren wir dem Nürburgring, der bekannten deutschen Bergrennstrecke, entgegen. Äußerst gespannt waren wir wohl alle, besonders in unserer Eigenschaft als Kraftfahrer, auf diese Stätte wilder Motorenkämpfe. Etwas schwierig gestaltete es sich für einige Wagen, auf der schwierigen Straße die Geschwindigkeit des Wagens 1 mit durchzuhalten. Einer der Wagen mußte sogar geschleppt werden, da ihm, etwa zwei Kilometer vor der Tankstelle am Ziel, der Brennstoff ausgegangen war. An den Tribünen angekommen, wurde zunächst getankt und die Wagen von der Mannschaft kurz überprüft. Anschließend nahmen wir zum Mittagessen Platz, zu dem wir von der Verwaltung des Nürburgringes freundlichst eingeladen waren. Major Döhmer gab uns noch recht interessante Zahlen und Einzelheiten über den Bau und Betrieb der Strecke. Unter seiner Führung fuhren wir sodann noch eine Runde und erhielten unterwegs an einigen Stellen noch einige Erklärungen. Gern hätten wir von uns aus noch einige Runden gefahren, aber der Fahrplan mahnte zur Pünktlichkeit. Sowieso war durch die freundlichen Erklärungen des Herrn Major Döhmer eine einstündige Verzögerung eingetreten, die auf den kurvenreichen und zum Teil stark ansteigenden Eifelstraßen nicht wieder aufzuholen war.

Nachdem wir uns noch einige Mare, die alten Kraterseen in der Eifellandschaft angesehen hatten, ging unsere Fahrt über Daun, Ulmen von der Höhe hinunter nach Cochem an der Mosel. An einer Serpentinenschleife hatten wir einen herrlichen Blick auf Cochem und das prächtige Moseltal. Von Cochem aus wurde an die vorausliegenden Stationen, Trier und Saarbrücken, die Tatsache unserer Verspätung telegraphiert. Die Mosel entlang gings nach Trier. Kurz vor dieser altehrwürdigen Römerstadt ereignete sich ein Unfall, der leicht hätte ernste Folgen haben können. Ein Landarbeiter lief in Schweich der DKW-Schwebeklasse genau in die Fahrbahn. Trotz starken Hupens und sehr scharfen Bremsens war es nicht zu vermeiden gewesen, den Mann anzufahren. Um die geringfügige Fußverletzung von sachkundiger Hand behandeln zu lassen, brachte ein anderer Wagen den Verletzten sofort zum Arzt. Die restliche Mannschaft klärte den Zwischenfall mit dem herbeigekommenen Landjäger auf und nachdem alles wieder klar war, fuhren wir dem ersten Teil der Kolonne nach Trier nach. Wir meldeten, daß der Zwischenfall ordnungsgemäß seine Erledigung gefunden hat.

Nachdem nun die ganze Kolonne beisammen war, wurden wir vom DDAC begrüßt und durch ein Bildgeschenk geehrt. Sehr herzlich

war der Empfang seitens der Herren vom DDAC und vor allem seitens der zu ihnen gehörenden jungen Damen. Nachdem wir die alten Römerruinen besichtigt hatten, fuhren wir in Begleitung der Reichsbahnräte Draeger und Binder, ehemaligen Mitarbeitern bzw. Assistenten von Prof. Neesen, dem Saargebiet entgegen. Es ist wohl zu verstehen, daß wir als Danziger mit besonderem Interesse an das Saargebiet herangingen, das doch erst vor einem halben Jahr seine deutsche Freiheit wiedergewonnen hat. Nachdem wir die Grenze des alten Saargebietes, die auch heute zollrechtlich bis zu einem gewissen Grade noch besteht, passiert hatten, gestaltete sich unsere Fahrt nach Saarbrücken zu einem wahren Triumpfzug. In großen und kleinen Gruppen und auch einzeln stand die Bevölkerung am Wege und jubelte uns mit ihrem südländischen Temperament begeistert zu. Wie bereits erwähnt, trafen wir mit einstündiger Verspätung, nachdem wir noch an der Mettlacher Schleife einen wunderschönen Blick auf das Saartal geworfen hatten, über Völklingen, wo uns die Röchlingschen Hochöfen und Fördertürme grüßten, ca. um 22 Uhr in Saarbrücken ein. In der historischen Wartburg, in der am 13. Januar 1935 die Entscheidung über das Geschick des Saargebietes gefallen ist, kamen wir mit dem DDAC, der uns zum Teil von Trier her begleitet hatte, zusammen. Während des Abendessens ging der „Schwebeklasse" die Luft aus, sodaß wir zum erstenmal das Manöver des Reifenwechsels hier in Saarbrücken vornehmen mußten. Die Mannschaft wurde in das Quartier, eine sehr schön gelegene neue Jugendherberge gebracht. Wegen der Überfüllung mußten einige Kameraden auf Matratzen auf dem Fußboden nächtigen, was aber wegen der Müdigkeit der Tiefe des Schlafes keinen Abbruch tat.

12. Tag, 4. Juli:

Um 9 Uhr fuhren wir nach Völklingen, um dort die Werke von Röchling zu besichtigen.

Zum zweiten Male sollten wir hier einen Einblick in ein Werk deutscher Schwerindustrie gewinnen. Schon am Abend vorher hatten wir bei Dunkelheit bei der Durchfahrt durch Völklingen einen kleinen Eindruck von den Ausmaßen dieses Werkes erhalten. Mächtige Feuerscheine hatten uns die Beschickung der Hochöfen angezeigt und nun konnten wir heute alles von der Nähe sehen.

Wieder wurde uns in einem Ausstellungsraum ein kleiner Teil von dem gezeigt, was dort in dem Riesenwerk hergestellt wird. Wir sahen eindringliche Beispiele von Kunstguß, fertige Parallelflanschträger, verschiedene Typen von eisernen Eisenbahnschwellen, Pflastersteine aus Hochofenschlacke u. a. m. Unsere Führung lief dann parallel der Eisen- und Stahlgewinnung.

Durch ein besonderes Verfahren ist es den Röchling'schen Eisen- und Stahlwerken gelungen, aus dem Roheisen Vanadin zu gewinnen, einen besonders wertvollen Stahllegierungsstoff, der bisher aus ausländischen Rohstoffen gewonnen wurde. Das Roheisen enthält normalerweise etwa 0,15 % V und wird durch besondere Verfahren angereichert. Durch das Verfahren ist Deutschland hinsichtlich des Bezuges ausländischer vanadinhaltiger Rohstoffe vollständig unabhängig geworden. Die deutschen Roheisensorten enthalten genügende V-Mengen, um auch einen gesteigerten Bedarf der Edelstahlindustrie zu decken.

Besondere Erwähnung verdient das Entgegenkommen der Reichsbahn, die es durch entsprechende Frachtsätze ermöglicht, nach der Rückgliederung des Saargebietes deutsche Erze aus dem südlichen Schwarzwald zur Verhüttung heranzuschaffen und somit zur Einsparung von Devisen und zur Verminderung der Arbeitslosigkeit in Deutschland beizutragen. Früher wurde ausschließlich französische Minette mit 33 Prozent Eisengehalt verhüttet, während heute deutsche Erze mit nur 22 Prozent Eisengehalt zur Verarbeitung gelangen. Das bedingt natürlich, daß eine größere Menge von Erz herangeschafft werden muß, was durch die Reichsbahn zu wirtschaftlich erträglichen Bedingungen, trotz der fast vierfachen Entfernung, ermöglicht worden ist.

In der Werkkantine waren wir zusammen mit Freiberger Studenten zum Mittagessen eingeladen und hatten nach einigem Warten das Glück, von Kommerzienrat Röchling begrüßt zu werden. Dieser im Wirtschaftskampf der Saar hart gewordene Mann hat auf uns alle mit seinen Worten und seinem kernigen Wesen einen sehr nachhaltigen und großen Eindruck gemacht.

Der Nachmittag stand allen Kameraden zur Erledigung ihrer persönlichen Bedürfnisse zur Verfügung. Die Wagenführer versahen wieder einmal etwas gründlicher den Dienst an ihren schutzbefohlenen Fahrzeugen. Abends führte uns ein Kameradschaftsabend in dem Club-Heim des DDAC mit vielen Gästen und Spitzen der Behörden und Verwaltung zusammen. In sehr freundschaftlicher Weise gedachten alle unsere Gastgeber und die Herren, die uns zu Ehren zu dem Kameradschaftsabend erschienen waren, unserer Heimatstadt und zeigten in ihren Reden ein besonders warmes Interesse für Danzig und sein Geschick, das wohl in ihrem eigenen Erlebnis begründet liegt.

13. Tag, 5. Juli:

Nachdem wir diese zweite Nacht in Saarbrücken, jeder in einem Bett und keiner mehr auf dem Fußboden, zugebracht hatten, ging morgens um 7 Uhr, nach einem Frühstück in der Jugendherberge, unsere Fahrt wieder weiter. Durch die wunderschöne Pfalz führte uns unser Weg über Homburg nach Kaiserslautern. Am Eingange der Stadt

Kaiserslautern wurden wir von Bürgermeister Allbrecht, Vertretern des DDAC und der Reichsbahnverwaltung empfangen und in Kürze über die Pfalz unterrichtet. Die Vertreter der Reichsbahn hielten uns von einer Straßenüberführung aus einen kurzen Vortrag über den Güterverschiebebahnhof Kaiserslautern, der durch seine Größe und modernen Anlagen besonders den Eisenbahnern unter uns interessant gewesen ist und Anregungen gegeben hat. Von der genannten Straßenüberführung aus ergab sich ein wunderschöner und umfassender Blick auf den Bahnhof. Um 8.45 Uhr setzte sich die Kolonne wieder in Bewegung, außer Wagen 7, der wieder eine Reifenpanne zu verzeichnen hatte. Der Wagen fuhr nach Behebung dieses kleinen Schadens der Kolonne nach.

Ohne Aufenthalt ging die Fahrt nach Mainz, wo wir um 10.15 Uhr nahe dem Dom hielten. Professor Keyser zeigte uns die Schönheiten dieses gewaltigen romanischen Bauwerkes. Durch enge und winklige Gassen, durch die gerade unser Lastwagen nur mit großer Schwierigkeit sich hindurchwand, kamen wir wieder aus der Stadt heraus und trafen um 11 Uhr in Rüsselsheim bei den Opelwerken ein. In dem Werk-Kasino wurden wir von der Werkführung und einer jungen Danzigerin sehr freundschaftlich empfangen. Nachdem wir uns unserer weißen Überanzüge entledigt hatten und uns wenigstens oberflächlich etwas gesäubert hatten, wurden wir durch die Opel-Werke in verschiedenen Gruppen geführt und bekamen ein sehr eindrucksvolles Bild von diesem Meisterwerk der Organisation.

Wie in einem Uhrwerk greifen die Fabrikationszweige mit äußerster Präzision ineinander. Diese hundertprozentige Arbeit am laufenden Band gestattet natürlich nur eine Fabrikation von einigen wenigen Typen von Fahrzeugen. Zurzeit werden dort fabriziert: Personenwagen mit 1,2 l, 1,3 l und 2-l-Motoren und Lastfahrzeuge mit ¾, 1, und 2½ t Tragfähigkeit. Aus der Art der Herstellung ist es bedingt, daß für jedes dieser Fahrzeuge serienmäßig nur eine beschränkte Anzahl von Karosserien vorgesehen ist, und keine Fabrikation von Spezialkarosserien oder ganzen Spezialfahrzeugen vorgenommen werden kann. Im wesentlichen zieht sich bei dem Bau eines jeden Typs ein Hauptband durch die betreffende Werkstatt, zu dem von den verschiedenen Montage- und Bearbeitungswerkstätten einzelne Nebenbänder führen. Angesichts des laufenden Bandes wurde uns klar, daß es nur hierdurch möglich war, den Preis des Wagens derartig zu senken und so dem Problem des Volkswagens wesentlich näher zu kommen.

Daß auf dem laufenden Band Produkte erzeugt werden, die einwandfrei den modernen Anforderungen des heutigen Entwicklungsstandes der Technik entsprechen, zuverlässig und leistungsfähig sind,

mögen nachfolgende Zahlen beweisen, die ein Bild von der Zufriedenheit des Publikums geben:

Vom 1. 1. 1935 bis 20. 6. 1935 haben 50 000 Fahrzeuge das Werk verlassen, bei einer Tagesproduktion von durchschnittlich 300 Wagen. Im Mittel verläßt alle drei Minuten ein fertiger Wagen das Band. Am 21. 3. 1935 wurden 466 Wagen fertiggestellt; das ist die bisherige Höchstzahl der Tagesproduktion.

Nach einem Mittagessen, währenddessen als Dank für die zur Verfügung gestellten Fahrzeuge den zuständigen Herren als Erinnerung an



An historischer Stätte

unsere Fahrt unsere Abzeichen überreicht worden waren, fuhren wir weiter.

Bereits in Rüsselsheim trafen wir mit Reg.-Bmstr. Künzel, OBK Frankfurt, zusammen, der uns über die neu eröffnete Strecke der Reichsautobahnen Frankfurt a/Main—Darmstadt führte und uns die technischen Erläuterungen zu dem Bau dieser Teilstrecke des gesamten Reichsautobahn-Netzes gab. Wir sahen die kürzlich fertiggestellte, aber noch nicht in Betrieb genommene Main-Brücke, an der auf einer Erinnerungstafel berichtet wird, daß an dieser Stelle der Führer und Reichskanzler den ersten Spatenstich für sein großes wirtschaftspolitisches Werk, die Reichsautobahnen, vollzog.

Eines war hier wesentlich: Die Brücke über den Main von Franken nach Sachsen schien Sinnbild der deutschen Einigkeit zu sein. Nicht zuletzt darum mag auch der Führer diese Stelle für den Beginn der Arbeit an dem neuen deutschen Straßennetz gewählt haben.

Auf der Fahrt nach Darmstadt kamen wir hart an die 100 Stundenkilometer-Grenze. Die Breite der Fahrbahn mit den seitlich anschließenden Banketten, die Übersichtlichkeit, die Sanftheit der Kurven, die Unmöglichkeit, einem Fahrzeug zu begegnen oder eine Straße zu kreuzen verliehen eine unwahrscheinliche Sicherheit. (In besonderem Maße trug auch das Fehlen von Radfahrern dazu bei.) Die Erschütterungen waren auf der fast vollständig ebenen Betonstraße bei weitem nicht so stark wie bei einem 50 Kilometer-Tempo auf einer normalen guten Landstraße. Nur am Tachometer und an den vorüberschießenden



Auf der Autobahn

zahlreichen Wegeüberführungen konnten wir die Geschwindigkeit feststellen, sonst verlor man jeden Maßstab.

Die Bergstraße entlang, durch all die schön gelegenen kleinen Ortschaften, wie Jugenheim, Heppenheim, Weinheim, fuhren wir nach Heidelberg. Gespannt waren wohl die meisten unserer Kameraden auf dieses Zentrum alter Studentenromantik. Wenn auch von der genannten Eigenart von Heidelberg in der fortschrittlichen heutigen Zeit nichts mehr zu merken ist, so ist doch seine Schönheit in der Stadt und in der Umgebung genau so eindrucksvoll wie früher erhalten geblieben. Wegen der Kürze der Zeit und unserem noch weiten Tagesziel war ein Aufenthalt dort leider nicht möglich. Nur im Vorbeifahren sahen wir das Schloß auf der einen, den Philosophenweg auf der anderen Neckarseite und all die Harmonie, die dieses Fleckchen Erde bietet. Den Neckar aufwärts fuhren wir durch die romantischen, teils märchenhaft ver-

zauberten Städte, wie Neckar-Gmünd, Neckar-Steinnach nach Hirschhorn. In einem schattigen Garten gab es Kaffee und Kuchen, und nach kurzer Pause erklang wieder das Pfeifensignal „Aufsitzen". In herrlicher Abendstimmung, die sich in der Natur und auch bei uns zeigte, fuhren wir durch die herrliche deutsche Neckarlandschaft. In Heilbronn wurde auf der Durchfahrt noch kurz der Kiliansdom von außen und das alte Rathaus von innen angesehen. Leider war inzwischen die Sonne untergegangen, sodaß wir von dem restlichen Neckartal nicht mehr viel sehen konnten. Bereits bei Dunkelheit fuhren wir um 10.15 Uhr abends in der Schwäbischen Metropole Stuttgart ein. Am Weichbild der Stadt hatte uns der DDAC wieder in seine Arme genommen und führte uns gut und sicher zu der etwas versteckt gelegenen Weizenbierkneipe, wo wir durch einen zufällig anwesenden Musikverein mit einem Ständchen empfangen wurden. Nach der Parolenausgabe fuhren wir in unser Quartier, ein christliches Hospiz. In einem großen Saal, in dem wohl sonst Andachten abgehalten werden, wurden wir auf Matratzen auf den Fußboden gelegt.

14. Tag. 6. Juli:

Zunächst gings zu den Werken der Robert Bosch A.-G., um uns die Fabrikation der vielen, zum Teil recht kniffligen Automobilzubehörteile zeigen zu lassen.

Wieder wurden wir zunächst in einen Ausstellungsraum geführt und dort von der Werkdirektion begrüßt. Aus zahlreichen Modellen oder wirklichen Fertigfabrikaten war eine sehr anschauliche Ausstellung zusammengestellt worden, und es machte uns viel Freude, an all den Dingen, die dort ausgestellt waren, unsere Versuche vorzunehmen. Der eine schaltete an Scheinwerfern, der andere an Winkertypen, der eine betätigte Anlasser, der andere Hupen u. a. m. Wegen der Kürze der Zeit konnte uns nur der in diesem Werk vorgenommene Winkerbau, der Kleinmotorenbau und der Hupenbau gezeigt werden.

Mit rastloser Emsigkeit, die der württembergischen Bevölkerung eigen ist, werden auch dort am laufenden Band all die unendlich vielen kleinen Einzelteilchen zu dem präzise arbeitenden Fertigfabrikat zusammengestellt, man könnte beinahe sagen „gebastelt". Und durch diese Emsigkeit und die weltbekannte deutsche Präzisionsarbeit hat sich dieses noch verhältnismäßig junge Werk in die Reihe der bedeutendsten Weltunternehmen hineingearbeitet. Gerade an dieser Stelle, wo voreinst das Stammhaus der Robert Bosch A.-G. stand, ist heute ein monumentaler Fabrikneubau kurz vor seiner Vollendung und zeugt von der aufsteigenden Blüte der deutschen Industrie im neuen Deutschland.

Im Anschluß hieran fuhren wir zu dem historischen Werk von Daimler-Benz, das die älteste Tradition des Automobilbaues in Deutschland besitzt und durch die weltbekannten Leistungen, besonders

seiner Rennwagen, die deutsche Wertarbeit in der Welt so mustergültig vertritt.

Als Kraftfahrer waren wir natürlich besonders gespannt auf die Geburtsstätte des Automobils, und unsere Erwartungen wurden 100prozentig erfüllt. In einem komfortablen Ausstellungsraum wurden wir von der Werkleitung empfangen. Bilder von den bekannten Autorennfahrern und die ganz prächtigen ausgestellten Wagen gaben uns hier ein Bild von der Bedeutung dieses Werkes.

Während bei Opel das Hauptgewicht auf größtmögliche Massenfabrikation weniger, doch durchaus technisch einwandfreier, Automobile gelegt wird, fanden wir hier eine weit eingehendere und individuellere Behandlung jedes einzelnen Fahrzeuges, das die Fabrik verlassen soll, wobei trotzdem größter Wert auf Billigkeit gelegt wird. Als Beispiel sei erwähnt, daß bei Opel für jede Fahrzeugtype nur etwa drei Karosserien Verwendung finden und keine Serienfabrikation von Spezialfahrzeugen, wie z. B. Sportwagen, stattfindet, während bei Mercedes bis zu 19 Karosserien für eine Fahrzeugtype vorgesehen sind.

Nach Fertigstellung wird jedes Fahrzeug einer scharfen Untersuchung, einer starken Beanspruchung ausgesetzt, muß etwa 100 Kilometer Einfahrzeit leisten und wird dann noch einmal bis ins kleinste auseinandergenommen, kontrolliert, nötigenfalls ergänzt oder verbessert und verläßt erst dann als Fertigfabrikat das Werk.

Leider war es uns nicht vergönnt, einen Blick in die Abteilung für Rennwagen und Spezialfahrzeuge zu werfen. Im Gegenteil, wir mußten auch die Besichtigung der anderen Werkstätten vorzeitig abbrechen, da es inzwischen Mittagspause geworden war und das ganze Werk still stand. Auch bei uns stellte sich der Hunger ein. Wir fuhren zurück nach Stuttgart.

Zum Mittag gab es wieder „Nudle". Am Nachmittag nahmen wir an einem Schulungsvortrag des stellvertretenden Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Kleinmann, teil, der in der dicht gefüllten Stadthalle vor den versammelten Eisenbahnern der Reichsbahndirektion Stuttgart sprach. In eindrucksvollen Worten schilderte er die ungeheure Arbeit der Reichbahn innerhalb der deutschen Wirtschaft. Wir konnten seinen Worten entnehmen, daß die Reichsbahn in jeder Weise vorbildlich tätig ist und haben dies auf unserer weiteren Fahrt auch überall bestätigt gefunden.

Abends war aus Anlaß unserer Anwesenheit ein Vortragsabend in der Aula der Technischen Hochschule vorgesehen. Leider war seitens der Bevölkerung und der anderen geladenen Gäste nur eine sehr geringe Beteiligung festzustellen. Aus diesem Grunde wurde der Abend auch vorzeitig abgebrochen.

Im Anschluß an den Vortragsabend in der Aula der Hochschule wurden wir von dem Vertreter der Stadt in einer Rundfahrt über die Höhen geführt, die rings um das Zentrum der Stadt Stuttgart sich erheben. Gerade im Lichterglanz bot sich zuweilen ein wunderschönes Bild, das uns einen Einblick in die schöne Lage der Stadt Stuttgart gab.

15. Tag, 7. Juli:

Um 7 Uhr erfolgte der Start von unserem Hospiz und über die Stuttgarter Höhenzüge führte uns unser Weg zunächst nach Reutlingen. In diesem kleinen schwäbischen Städtchen, in dem der bekannte Wirt-



Friedrich-List-Denkmal nach der Kranzniederlegung

schaftspolitiker Friedrich List das Licht der Welt erblickte, haben wir an dem Denkmal, das von der Stadt Friedrich List zu Ehren aufgestellt ist, in Ehrfurcht und Anerkennung seiner Verdienste um das deutsche Verkehrswesen einen Kranz niedergelegt. Um 8.15 Uhr fuhren wir weiter nach Tübingen. Auf dem engen Marktplatz, der rings von alten Häusern umgeben ist, fuhren wir vor dem Rathaus in der gewohnten Weise auf. Mit großem Interesse nahm die Bevölkerung aus vielen Fenstern Notiz von unserer Anwesenheit.

Oberbürgermeister Scheef ließ es sich nicht nehmen, uns an dem frühen Sonntagmorgen am Neckar mit Kaffee und herrlichem Erdbeerkuchen zu bewirten. In gemütlicher schwäbischer Art wünschte er uns

einen guten Verlauf unserer weiteren Fahrt und eine gesunde und glückliche Heimkehr.

Nach kurzem Aufenthalt in Tübingen gings erwartungsvoll dem Schwarzwald entgegen. Über Herrenberg, an Freudenstadt vorbei, fuhren wir nach Alpirsbach und wurden auch hier in diesem entlegenen Nestchen wieder sehr herzlich begrüßt. Wir besichtigten die alte Klosterkirche, in deren Nebenmauern heute noch wenigstens die Grundmauern der alten Mönchszellen, Küchen und Gänge deutlich zu erkennen sind. Besonders liebenswürdig war es, daß uns der Herr Pfarrer selbst durch sein Kleinod, seine Kirche, führte. Als wir wieder an unsere Fahrzeuge kamen, lagen auf jedem Platz sehr hübsche bilderreiche Prospekte und Postkarten von dem entzückenden Städtchen. Ein Zeichen für die frohe und herzliche Aufnahme.

Durch herrlichen Wald, inmitten schwarzer Tannen, führte die Straße, die vielfach durch die wunderschönen schwarzwälder Bauernhäuser eingesäumt war. Durch die Trachten wurde uns der Eindruck von diesem kerndeutschen Land noch eindringlicher. Nach kurvenreicher und bergiger Fahrt trafen wir um 1.30 Uhr, wie im Programm vorgesehen, in Triberg ein. Nach kurzer Besichtigung der Wasserfälle und des eigenartigen Rathaussaales, der ringsum mit handgeschnitzten Holzplastiken ausgelegt war, gab es zum Mittagessen die nicht ganz unbekannten Forellen aus den plätschernden Schwarzwaldbächen.

Und nun gings wieder bergab, dem Bodensee zu. Am Eingang von Donaueschingen gedachten wir auf einer Wiese des während unseres Aufenthalts in Saarbrücken tödlich verunglückten DDAC-Kameraden Mathern. Nachdem wir die Aachquelle besichtigt hatten und Quellenstudien angestellt, ging unsere Fahrt ohne Unterbrechung nach Meersburg am Bodensee. Der Streckenführer führte uns durch das traute Städtchen mit seiner jahrhundertealten Vergangenheit zu einem sehr schönen Aussichtspunkt, von wo man einen Eindruck von der Stadt und dem Bodensee gewinnen konnte. Über Immenstadt gings dann weiter.

Wie gut unser Fahrplan ausgearbeitet war und mit welcher Pünktlichkeit er eingehalten ist, zeigt die erfreuliche Tatsache, daß wir in Friedrichshafen, dem Punkt unserer Reise, der am weitesten von unserer Heimatstadt entfernt liegt, mit Minutengenauigkeit um 19.45 Uhr ankamen. Durch ein kurzes Spalier von NSKK-Kameraden fuhren wir und wurden anschließend von den Vertretern der Stadt Friedrichshafen, des DDAC, des NSKK usw. begrüßt. In dem Garten des Kurgarten-Hotels wurde angetreten und jeder bekam vom Kameraden Perske sein Quartier zugeteilt. Der Abend stand nach dem Abendessen auf der Terrasse des Kurgarten-Hotels den einzelnen Kameraden nach Belieben zur Verfügung.

16. Tag, 8. Juli:

Heute konnten wir mal wieder recht schön in unseren Quartieren ausschlafen. Um 9 Uhr traf sich die gesamte Mannschaft wieder im Kurgarten-Hotel. Hier gewannen wir bei dem herrlichen Wetter den ersten Eindruck von den Alpen. Trotz schönsten Sonnenscheins war der Säntis, der auf dem gegenüberliegenden Ufer des Bodensees in den Schweizer Alpen liegt, in einem Dunstschleier zu sehen. In unseren Wagen fuhren wir zur Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H.

Bei strahlendem Sonnenschein fuhren wir auf dem Werftgelände vor. Nach kurzer Begrüßung traten wir in die riesige Halle ein, in der der neue Zeppelin LZ 129 seiner Fertigstellung entgegengeht. Da lag nun das neue Luftschiff in seinen gewaltigen Ausmaßen vor uns. Winzig klein kommt man sich vor, wenn man an den 52 Meter hohen Wänden der Halle emporblickt. Das Luftschiffskelett war teilweise bereits bespannt, sodaß wir noch einen guten Einblick in die Konstruktion hatten. Wir schreiten das Schiff entlang. Unterm Schiffsbug hängt die Kommandobrücke mit Steuer und Navigationsraum. Eine Leitertreppe führt hinauf zum unteren Laufgang. Über dem Steuerraum liegt, sorgfältig abgedichtet, der Funkraum an der Backbordseite. Steuerbords erkennen wir deutlich, noch völlig durchsichtig, die Schlafräume für die Mannschaften. Brennstofftanks stehen noch auf dem Boden und harren des Einbaues. Sie sind so leicht, daß man die großen Behälter mühelos anheben kann. Am Heck des Schiffes sehen wir noch einen Ring, der fertig montiert wird. Dabei bewundern wir die präzise Arbeit der Arbeiter. Sorgfältig wird Niet um Niet eingezogen, hängt doch das ganze Gelingen von jedem einzelnen ab. Seitlich stehen die Motorengondeln, in die die neuen Ölmotoren eingebaut werden sollen.

Noch stehen wir ganz unter dem gewaltigen Eindruck des riesigen Schiffes, das deutscher Erfindergeist und deutsche Präzisionsarbeit zur Ehre unseres Vaterlandes schuf, des Schiffes, das wieder von neuem der Welt Deutschlands Größe auf dem Gebiete der Technik zeigen wird.

Doch jetzt müssen wir weiter. Noch werfen wir unter dem Tor einen Blick auf das Luftschiff und wünschen uns im Stillen, mit dabei sein zu dürfen, wenn zum ersten Male das stolze Schiff sich in die Lüfte erhebt.

Neben der Halle besichtigen wir noch das Zeppelin-Museum, in welchem alle Entwicklungsstufen des Zeppelinbaues zu sehen sind. Konstruktionsteile, Einrichtungsgegenstände, Kommandoräume, Propeller, Motoren, alles ist da in anschaulicher Weise zusammengestellt.

Dann heißt es Abschied nehmen, aufsitzen, und die große Halle grüßt uns noch in der Ferne.

Leider konnten wir jetzt den bekannten Chefkonstrukteur der Zeppeline, Dr. Dürr, nicht begrüßen. So fuhren wir weiter zur Zahnradfabrik Friedrichshafen.

Unter sachkundiger Führung von Dipl.-Ing. Freiherrn v. Thüngen, dem bekannten Pionier im Getriebebau, wurden wir durch das moderne Werk der Zahnradfabrik geführt. In übersichtlicher und sauberer Anordnung waren Aufbau und Einrichtung des Werkes vorgenommen, sodaß wir ein sehr klares Bild von der modernen Fabrikation von



Überreichung unseres Fahrtandenkens an Dr. Dürr

Zahnrädern und Getrieben, mit denen ein großer Teil der deutschen Autobilwerke werden, erhielten.

Im Anschluß an diese Besichtigung sollte uns doch noch das Glück zuteil werden, den genialen Konstrukteur der Zeppelin-Luftschiffe, Dr. Dürr, kennen zu lernen. Auch dieser eindrucksvolle Augenblick wird uns allen unvergeßlich bleiben, und ist erfreulicherweise in sehr gut gelungenen Bildern festgehalten. Nach einem Mittagessen in dem Lokal des Hafenbahnhofes mit einem prächtigen Rundblick über den Bodensee bestiegen wir den Dampfer „Ravensburg" der Reichsbahn-Bodenseeschiffahrt. Besonderer Dank sei auch an dieser Stelle der Reichsbahn ausgesprochen, daß sie uns das schöne Erlebnis einer Dampferfahrt auf dem Bodensee hatte zuteil werden lassen. Besonders interessant war diese Fahrt für uns Techniker dadurch, daß dieses Schiff

nicht normalen Schraubenantrieb besaß, sondern mit dem Voith-Schneider-Antrieb versehen war.

Diese neue Antriebsart verleiht dem Schiffe eine ganz fabelhafte Wendigkeit, wie sie wohl kaum einer von uns vorher beim Manövrieren eines Schiffes gesehen hat. Der Werkdirektor des RAW Friedrichshafen, Reichsbahnrat Raible, war selbst auf der Fahrt zugegen und erklärte uns anhand eines sehr anschaulichen Modells und einiger Zeichnungen die Wirkungsweise der Propeller. Einen guten Eindruck



Kameradschaftsabend in Friedrichshafen

von der Wendigkeit des Schiffes erhielten wir gleich bei der Abfahrt, als der Kapitän bereits in dem engen Hafen mit bewunderswerter Schnelligkeit eine Wendung von über 180 Grad ausführen ließ. Draußen wurde dann noch eine Anzahl weiterer Manöver gefahren, wie scharfer Kurswechsel aus voller Fahrt, aus voller Fahrt vorwärts auf volle Fahrt rückwärts. Da wir 33 ja allein auf dem 500 Personen fassenden Schiff waren, hatten wir sehr schöne Gelegenheit, alles genau in Augenschein zu nehmen, die Aufenthaltsräume, den Maschinenraum, den Raum mit den Antriebsorganen der Propeller und die Kommandobrücke, von der aus die Schiffsführung direkt die Steuerung der Propeller vornimmt.

Abgesehen von dieser technischen Besonderheit war diese Fahrt für uns wegen der Naturschönheiten eine recht angenehme Abwechselung. Wir fuhren in südlicher Richtung, vorbei an Lindau bis vor Bregenz, sahen die Rheinmündung und in der Ferne die schweizer Berge. Abends

waren wir zum Essen und anschließenden Kameradschaftsabend von der Stadt Friedrichshafen im Kurgarten-Hotel eingeladen. Wieder zeigten uns einige Reden und Ansprachen, wie willkommen wir unseren Gastgebern gewesen sind. Wein und Bier mundeten uns ausgezeichnet, und die Stimmung schlug wieder einmal sehr hoch.

17. Tag, 9. Juli:

Mehr oder weniger müde setzte sich die Kolonne um 8 Uhr in Friedrichshafen in Bewegung. In kurzem Aufenthalt sahen wir uns Lindau am Bodensee an und winkten einem „Kraft-durch-Freude-Dampfer" eine gute Reise zu. Durch das Allgäu, in dem sich die ersten Anzeichen der Gebirgswirtschaft — Wiesenbau und Viehzucht — zeigten, fuhren wir nach Füssen. Unterwegs am Alpsee stellten wir zu unserem Bedauern fest, daß wir unseren Opel-Blitz verloren hatten. Trotz Wartens kam er nicht nach, sodaß sich unser Chef entschloß, eine Hilfsaktion für ihn in Stärke von zwei Wagen zurückzuschicken. Gerade, als diese beiden Wagen den etwa 15 Kilometer zurückliegenden Lastwagen auffanden, war der Schaden —seine Brennstoffpumpe hatte ausgesetzt — wieder behoben und wir konnten mit allen drei Wagen zur Kolonne zurückfahren. Wegen dieses Zwischenfalles trafen wir mit etwa einer Stunde Verspätung in Füssen ein. Der Aufenthalt dort gestaltete sich daher so kurz wie möglich und doch war eine Mittagsruhe bei den Schlössern Neuschwanstein und Hohenschwangau möglich, da der Streckenführer die Zeiteinteilung des Tages sehr günstig eingerichtet hatte. In Füssen ließ sich der Lastwagen seinen Schaden an der Brennstoffpumpe in einer Werkstatt reparieren und kam der Kolonne nach. Die Fahrt von Füssen nach Oberammergau führte über das tief eingeschnittene Ammertal, in das die alte Handelsstraße von Innsbruck nach Augsburg noch bis vor kurzem hinabsteigen mußte, um auf der anderen Seite die Höhe des „Gaues ober der Ammer" wieder zu gewinnen. Durch den Bau der Echelsbacher Brücke wurde im Jahre 1929 das Verkehrshindernis beseitigt, das dieser steile, kurvenreiche Ab- und Anstieg darstellte. Mit 130 Meter Stützweite ist sie die weitestgespannte Eisenbetonbogenbrücke Deutschlands. In klarer, schöner Form schwingt sich der Zweigelenkbogen von einer Felswand zur anderen, die Fahrbahn scheint sich mit schlanken Säulen nur leicht darauf zu stützen. Die Bauingenieure wußten zu berichten, daß hier die Melanbauweise angewendet worden ist, bei der als steife Bewehrung des Betons ein stählerner Fachwerkbogen mit ebensolchen Stützen und Fahrbahnträgern im freien Vorbau von beiden Seiten her ohne Montagegerüste erbaut wurde, die bei 80 Meter Schluchttiefe den Bau erheblich verteuert hätten. Auf diese stählerne Brücke wurde die Schalung für die Betonummantelung aufgebracht nebst einer dem Betongewicht entsprechenden Vorbelastung, die mit fortschreitender Betonierung entfernt

wurde, sodaß die Stahlkonstruktion allein die gesamte ständige Last aufnahm.

Sowohl der Blick von der Brücke in das tief eingeschnittene Ammertal, als auch das Bild des weißen Bogens von den bewaldeten Steilhöhen gaben uns allen den Eindruck, daß hier ein besonders schönes und kühnes Werk deutscher Ingenieurbaukunst entstanden ist.

Weiter gings über das bekannte Oberammergau. Zur Vesperzeit fuhr die Kolonne vor dem Kloster Ettal vor und nach Besichtigung der schönen Barockklosterkirche und nach dem Genuß einiger Ettaler Klosterschnäpse setzte sich die Kolonne um etwa 16 Uhr wieder in Bewegung. Der Lastwagen hatte uns inzwischen in Ettal eingeholt, sodaß wir vollzählig nach Garmisch fahren konnten. Kurz vor Partenkirchen wurde auf freier Strecke noch eine kurze Rast gemacht, da sich hier der erste ungehinderte Blick auf die eigentlichen Alpen zeigte. In eindrucksvoller Wucht lag das gewaltige Wettersteingebirge mit dem Zugspitzmassiv vor uns. Ergriffen durch die Naturgewalt standen wir staunend davor, und freuten uns schon sehr auf den nächsten Tag, an dem wir auf die Zugspitze fahren sollten. In Partenkirchen, das wir pünktlich erreichten, wurden wir von dem Kurdirektor und anderen Spitzen der Behörden und von dem DDAC empfangen. Nachdem wir uns in unseren Quartieren etwas erfrischt hatten, und im Hotel zur Post in Partenkirchen unseren Hunger gestillt hatten, stand der Rest des Abends den Kameraden nach Belieben frei zur Verfügung. Wohl alle waren wir wegen der Freikarten, die wir von der Kurverwaltung erhalten hatten, bei dem Kurkonzert im benachbarten Garmisch. Einige von uns haben daran anschließend noch das Tanzbein geschwungen.

18. Tag, 10. Juli:

Um 7.15 Uhr versammelte sich die Mannschaft vor dem Hotel zur Post in Partenkirchen und marschierte zu Fuß zum Bahnhof der Zugspitzbahn. Der Betriebsleiter der Zugspitzbahn selbst machte uns vor und während der Fahrt mit den Einzelheiten dieser größten deutschen Bergbahn vertraut. Um 7.50 Uhr setzte sich der aus 6 Wagen bestehende Zug in Bewegung. Ganz leicht ansteigend führt die Strecke über die Kreuzecktalstation nach Grainau. Hier wird der Zug geteilt und je 2 Wagen werden von einer Zahnradlokomotive bis hinauf zur Station Schneefernerhaus geschoben. Diese dreimal 2 Wagen bilden für Berg- und Talfahrt eine unzertrennbare Fahrteinheit. Von Grainau aus führt die Zahnradstrecke zunächst schwächer, dann stärker ansteigend zur Station Riffelriß. Der Rest der bisher im Freien führenden Bahn führt durch einen Tunnel bis zum Schneefernerhaus. Besonders interessant ist, daß an den Wänden des Tunnels jeweils Höhenmarkierungen angebracht sind, die den eigenen Stand mit bekannten Erhebungen oder Gebäuden in Deutschland vergleichen. In der Station Schneefernerhaus müssen

die Fahrgäste in den Förderkorb einer Drahtseilbahn umsteigen und werden so bis zum Münchenerhaus, dem Gipfel der Zugspitze und Endstation der Bahn, gefahren. Wie überall in den Werken, in denen wir geführt wurden, bekamen wir auch von der Verwaltung der Zugspitzbahn Prospekte, die uns einen umfassenden Aufschluß über die Dimensionen der Bahn und ihre Wirtschaftlichkeit, Anlagekosten usw. gegeben haben.

Aber nicht nur dieses Werk deutscher technischer Leistungsfähigkeit erweckte in uns allgemeine Bewunderung, sondern auch der gewaltige Eindruck der Alpen, den viele das erstemal erlebten, hinterließ bei uns ein Gefühl gigantischer Größe. Vielen von den Kameraden, die in ihrem Leben bisher nur das Flachland kennengelernt haben, sind wohl die Ausmaße und der gewaltige Stolz der Alpengipfel zu einem unauslöschlichen Erlebnis und zum Höhepunkt an Naturschönheiten auf unserer Fahrt geworden. Leider war uns Petrus nicht ganz hold, vereinzelte Nebel- und Wolkenschleier verhüllten die Sicht in die tieferen Berge. Völlig unfachmännisch kletterten wir in langen Hosen und Halbschuhen auf den Felsen herum und gewannen einen Eindruck von dem Sport des Bergsteigens. Manch einer konnte diese Liebhaberei verstehen, der andere wieder lobte die Bequemlichkeit des Flachlandes. Nach ausgiebigem Aufenthalt auf dem Gipfel der Zugspitze am Münchener Haus sammelte sich die Mannschaft wieder in dem Schneefernerhaus, um hier in luftiger Höhe das wohlverdiente Mittagessen zu sich zu nehmen. Daran anschließend legte sich der eine Teil auf die Liegestühle auf dem Sonnendach dieses Berghotels, um sich von der Sonne bescheinen zu lassen, der andere unternehmungslustigere Teil der Kameraden ging auf Erkundungsfahrten in der nächsten Umgebung, und einer von ihnen ist bei dieser Gelegenheit scheußlich auf die Nase gefallen.

Bei unserer Rückkehr wurden wir in Garmisch von dem Direktor der Olympia-Anlagen für den Wintersport empfangen, und durch das Olympia-Eisstadion geführt. Bei dieser Gelegenheit wurde uns die Bobbahn, die Sprungschanze und die moderne Sportarena gezeigt. Es war stark zu merken, wie sehr sich Garmisch-Partenkirchen bereits auf die Olympischen Winterspiele im kommenden Winter vorbereitet. Der eine Teil unserer Kameraden fuhr mit den Wagen noch in die Partnachklamm, um auch solch einen reißenden Gebirgsbach inmitten steiler Felsen einmal gesehen zu haben. Alle zusammen fanden wir uns in dem Kainzenbach wieder, wo wir den ganzen Chausseestaub einmal wieder abwaschen konnten.

Nachdem noch verschiedene Besorgungen erledigt waren und die Wagen getankt hatten, fanden wir uns um 8.00 Uhr zum Kameradschaftsabend im Hotel zur Post in Partenkirchen wieder ein. Bereits in Saarbrücken bekamen wir die Nachricht, daß der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, Gelegenheit nehmen wollte, uns einen Teil der im Bau befindlichen Reichsautobahnen persönlich zu

zeigen und zu erklären. Leider war Dr. Todt durch einen Trauerfall im letzten Moment verhindert, sein Vorhaben zu verwirklichen. Sein Vertreter, Dipl.-Ing. Liese, sprach in einem sehr interessanten und aufklärenden Vortrag über Sinn und Wesen der Reichsautobahnen sowie über den augenblicklichen Stand des gesamten Netzes. Sämtlichen Herren, die zu unserem Empfang zu dem genannten Kameradschaftsabend erschienen waren, und unseren Kameraden werden die Ausführungen des Dipl.-Ing. Liese sehr interessant gewesen sein.

19. Tag, 11. Juli:

Wie bereits erwähnt, sollte uns noch die Strecke München—Landesgrenze der Reichsautobahnen und die deutsche Alpenstraße gezeigt werden. Dieses bedeutete eine Abänderung des Programms, die aber wegen der technischen Sehenswürdigkeiten gern seitens unserer Führung in Kauf genommen wurde. Da durch diese Abänderung die Strecke für den heutigen Tag wesentlich verlängert wurde, erfolgte der Start bereits früher, als im Programm vorgesehen. Dipl.-Ing. Liese begleitete uns in Vertretung des Generalinspekteurs Dr. Todt, um uns die Einzelheiten der interessanten Baustellen der Reichsautobahnen an der Mangfallbrücke und an der Deutschen Alpenstraße selbst zu zeigen und zu erläutern. Um 7.00 Uhr setzte sich die Wagenkolonne bereits wieder in Bewegung. Durch das herrlich gelegene Mittenwald am Fuße des Karwendelgebirges fuhren wir in der herrlichen Morgensonne das Isartal abwärts zum Walchensee und über die bekannte kurvenreiche und bergige Kesselbergstraße zum Kochelsee. Leider war es wegen der umgeänderten weiteren Fahrstrecke an diesem Tage nicht möglich, das bekannte Walchenseewerk noch zu besichtigen. In glatter Fahrt ging es durch Kochel wieder aus den Alpen heraus, über Bad Tölz, Miesbach, Schliersee zunächst in Richtung Bayerisch-Zell. Während dieser ganzen Fahrt hatten wir laufend einen sehr schönen Blick auf die Voralpen und das weiter hinten liegende Gebirge. Am Fuße des Wendelstein bogen wir von der Hauptstraße, um den Weg abzukürzen, ab und fuhren auf einem ganz kleinen Feldweg, der mit seinen tiefen Fahrrinnen der Holzfuhrwerke besonders unseren tiefliegenden Fahrzeugen einige Schwierigkeiten bereitete. Unterwegs hatten wir Gelegenheit, die hochinteressante Baustelle der Mangfallbrücke zu besichtigen.

Unser nächstes Ziel war die Brücke der Reichsautobahn München—Landesgrenze über das Tal der Mangfall 30 km südostwärts von München. Der vollwandige Träger aus St 52, der ohne Auflagerverstärkung als durchlaufender Balken über 3 Öffnungen mit 90—108—90 m Spannweite ausgebildet ist, war mit dem Fahrbahnrost im freien Vorbau über dem westlichen und dem mittleren Feld fertig montiert. Die beiden mächtigen 60 m hohen Eisenbetonstützen lenkten den Blick nach oben zur Stahlkonstruktion, deren zierlicher Gliederung man die 6 m Stegblech-

höhe und die 21 m Fahrbahnbreite kaum glauben wollte. Bald trieb das umfangreiche Programm des Tages zum Aufbruch. Und weiter gings, immer noch auf Nebenstraßen. Jeder Wagen zog eine mächtige Staubwolke hinter sich her, und wir waren froh, als wir etwa in Höhe des Chiemsees wieder auf eine bessere Landstraße kamen. In Inzell wurden wir bereits von Vertretern der Baubehörde der deutschen Alpenstraße erwartet. Nach kurzen erläuternden Worten fuhren wir unter Leitung von Baurat Fischer in Richtung Reichenhall weiter. Besonders den Bauingenieuren, aber auch den anderen unserer Kameraden, ist es hoch interessant gewesen, auf dieser Strecke zu sehen, wie mitten im Felsen eine Straße im Entstehen war.

Bei Inzell kamen wir auf den ersten Bauabschnitt der Deutschen Alpenstraße, die in etwa 15 Jahren den Bodensee mit dem Königsee verbinden soll und damit eine Fremdenverkehrswerbung größten Ausmaßes bedeuten wird. Die ganze Schönheit der deutschen Alpenwelt wird sich hier vor dem Kraftfahrer entrollen. Mit fast durchweg 9 m Breite, Krümmungshalbmessern bis zu äußerstenfalls 80 m herunter, verhältnismäßig geringen Steigungen und flachen Ausrundungen der Neigungswechsel wird sie für eine ausgesprochene Gebirgsstraße ungewöhnliche Fahrsicherheit geben. Da es eines der Hauptziele ist, die Schönheit der Berge zu zeigen, muß manche Schwierigkeit in der Linienführung in Kauf genommen werden, und es sind umfangreiche Stützmauer- und Brückenbauten erforderlich, die den Ingenieur vor große Aufgaben stellen, ebenso wie die Rücksicht auf die Felsbeschaffenheit, die Lawinengefahr und die sonstigen Schneeverhältnisse gründliche Kenntnis der Landschaft und ihrer Gegebenheit erfordert.

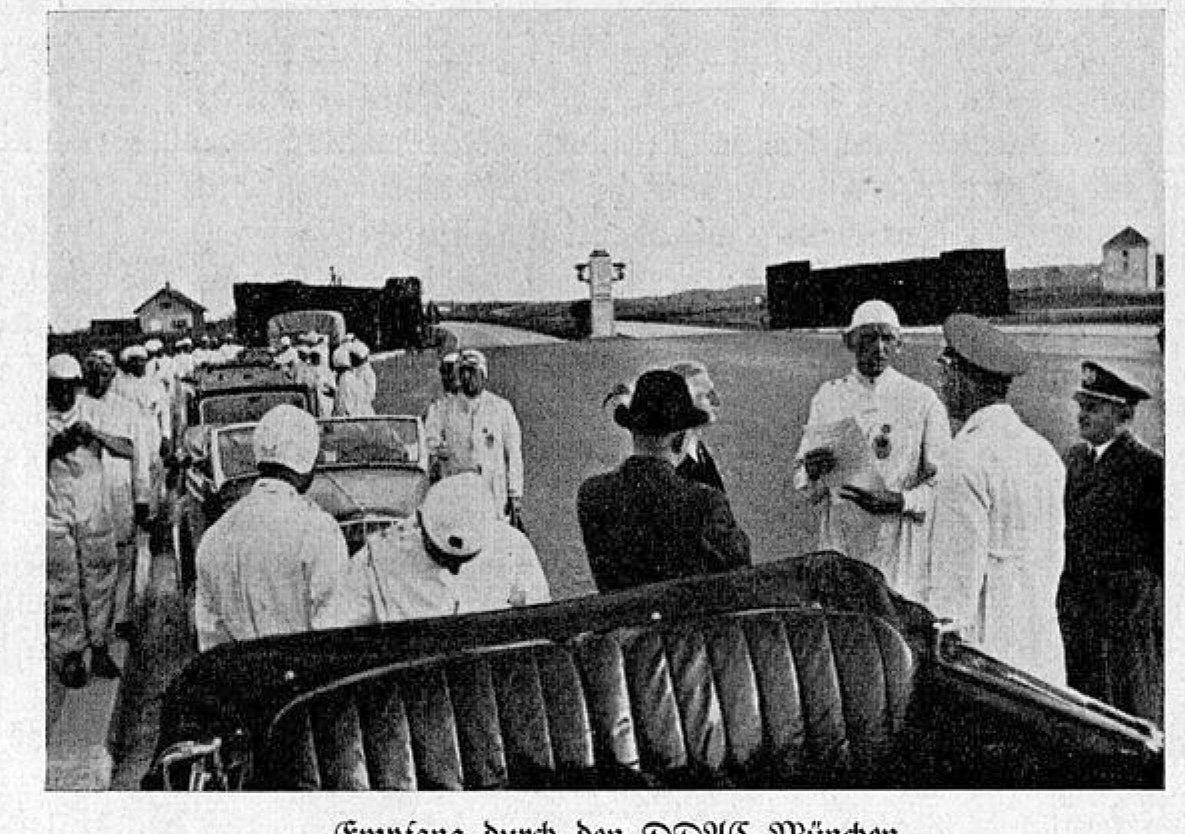
Wir fanden den ersten Teil des Bauabschnittes noch im Bau vor. Weiter ostwärts war auf die Schotterdecke bereits die vorläufige Oberflächenteerung aufgebracht, die später nach erfolgter Setzung des Unterbaus durch eine den jeweiligen Neigungs- und Höhenverhältnissen entsprechende Straßendecke ersetzt werden soll. Zwischen Zwing und Weißbach machten wir Halt, um die beim Bau entdeckten Gletscherschliffe und -mühlen größten Umfanges zu besichtigen. Bei einigen Kameraden konnte schon nichts mehr die durch Hitze und knurrenden Magen bedingten inneren Widerstände besiegen, andere erklommen die Sehenswürdigkeit nur bis zur halben Höhe, und bald ging es mit erfrischendem Fahrwind durch die herrliche Alpenlandschaft dem Mittagessen entgegen.

Nach einer Mittagspause in Reichenhall, während der auch getankt worden war, fuhren wir weiter, am Nordufer des Chiemsees entlang, über Rosenheim nach Holzkirchen. Auf der bereits eröffneten Teilstrecke der Reichsautobahn München—Landesgrenze fuhren wir von hier aus auf dieser vorzüglichen Straße fast ohne Unterbrechung nach München. Wie überall, wurden wir auch hier bereits am Stadtrand in fürsorglicher Weise vom DDAC in Empfang genommen. Nachdem die Parole für

den gleichen Abend und für den nächsten Tag ausgegeben war, fuhr die Kolonne in ihre Quartiere. Ein Teil der Mannschaft war in dem Studentenhaus, ein anderer Teil in der Pension „Quisisana", die wie ein märchenhaft versunkenes Schloß in ihrer Einrichtung erschien, untergebracht. In der Mensa erquickte uns ein bescheidenes Abendessen, und dann war sich jeder für den Abend selbst überlassen.

20. Tag, 12. Juli:

Im blauen Anzug fand sich die Mannschaft pünktlich um 8.30 Uhr im Hof der Hochschule ein, wo unsere Wagen während des Münchener



Empfang durch den DDAC München

Aufenthaltes untergestellt waren. Wir fuhren direkt zu der Feldherrnhalle am Odeonsplatz. Die Wagen parkten im Garten der Residenz, und die Mannschaft ging in Reih und Glied zur Feldherrnhalle, dem Mahnmal des Dritten Reiches. An dem Denkmal der Gefallenen vom 9. November 1923 legten wir einen Kranz nieder und gedachten still und von der Größe dieses Augenblicks ergriffen der Männer, die damals bereits ihr Leben unserem Führer und unserem Volk geweiht haben, um Deutschland nach der Erniedrigung von 1918/19 wieder zu Stolz und Größe zu verhelfen.

In ernster Stimmung gingen wir zu dem bekannten Münchener Gefallenen-Denkmal, das in seiner Schlichtheit und doch so erhabenen Größe auf den andächtigen Beschauer einen tiefen Eindruck macht.

Nachdem wir uns noch andere von den vielen Münchener Sehenswürdigkeiten wenigstens im Vorbeifahren angesehen haben, wurden wir

in dem Rathaus von dem Vertreter des Oberbürgermeisters empfangen und begrüßt. Von dem Turm des Rathauses öffnete sich uns ein herrlicher Rundblick auf die „Hauptstadt der Bewegung". Während dieses Empfanges parkten die Wagen auf einem nächstgelegenen Marktplatz, von dem die Fahrt weiter zum Deutschen Museum ging. So bedauerlich es auch gewesen ist, aber wir mußten uns mit einem flüchtigen Betrachten der Verkehrsabteilung zufrieden geben. In der Ehrenhalle des Deutschen Museums, in der in schlichter und doch so erhebender Form Statuen und Bilder von den größten deutschen Technikern und Natur-



Auf dem Wege zur Kranzniederlegung am Mahnmal

wissenschaftlern aufgestellt sind, wurde uns in kurzen Worten etwas über die Größe und Vielseitigkeit des Museums erzählt.

Auch an diesem Tage wieder herrschte eine unglaubliche Hitze, und Mittagessen und das erfrischende Münchener Bier im Englischen Garten am Chinesischen Turm erfrischte uns und gab uns Mut und Kraft zu weiteren Taten. Bis um 6.00 Uhr abends konnte jeder machen, was er wollte. Einige schliefen, ein anderer Teil fuhr mit dem Wagen zum Starnberger See, und wieder andere benutzten den Nachmittag zu irgendwelchen Besorgungen. Um 18.00 Uhr fand sich die Kolonne vor dem Braunen Haus, dem Zentrum der nationalsozialistischen Bewegung, wieder ein. Mit klopfendem Herzen und stolzer Freude ließen sich die Kameraden durch dieses Haus führen, von dem die Gedanken und Ideen des Nationalsozialismus in die ganze Welt hinausgehen.

Nach einem Rundgang über die Baustellen, auf denen die monumentalen Parteigebäude im Entstehen waren, fuhren wir wieder weiter, um auch unseren Münchener Aufenthalt programmgemäß durchzuführen. Die Wagen wurden nach dem Tanken wieder in den Hof der Hochschule gefahren und dann ging es zum Preysing-Palais, dem Heim des DDAC, Gau München. Auf das herzlichste wurden wir willkommen geheißen und bewirtet. Eine große Anzahl prominenter Gäste hatten es sich nicht nehmen lassen, uns zu Ehren der Einladung des DDAC zu folgen. Unter den Gästen sahen wir u. a. den bekannten Danziger Dichter Max Halbe, den Führer des Gau München des DDAC, Direktor Odendahl, der anläßlich des Kownoer Schandurteils das ihm übertragene litauische Konsulat zur Verfügung gestellt hat, den uns Danziger Studenten wohlbekannten Professor Fischer u. a. m. In angeregter Unterhaltung und charakteristischem Münchener Frohsinn wurde der Abend verbracht. Humoristen trugen allerlei lustige Dinge — u. a. die Geschichte des Knappen Wimmersal — vor. Etwa um 12.00 Uhr zogen wir, nachdem wir recht von Herzen uns satt gelacht hatten, wieder in unsere Quartiere.

21. Tag, 13. Juli:

Die Herren vom Präsidium des DDAC, das hier in München seinen Sitz hat, ließen es sich nicht nehmen, uns selbst aus der Stadt zu begleiten. In der üblichen Form verabschiedeten wir uns in angetretener Formation. Professor Neesen dankte in Worten und jeder von uns dankte im Herzen dafür, daß der DDAC uns auf unserer Fahrt fortlaufend so treusorgend begleitet hat. In Freising hielt die Kolonne kurz an und nahm ein „Glückliche Reise" und Blumen von Prof. Fischer und Familie mit auf den Weg. Über Landshut führte uns der Weg nach Donaustauf. Hier wurden wir wiederum vom DDAC empfangen und unter seinem Geleit zur Walhalla geführt. Erhaben liegt dieses Denkmal an dem steilen Ufer der Donau. Marmorbüsten aller berühmten deutschen Männer, Politiker und Fürsten, Dichter und Denker riefen in uns einen unsagbaren Stolz hervor, Deutsche zu sein. Nach einem Blick auf das zu unseren Füßen liegende schöne Donautal mußten wir leider wieder weiter. Ohne Unterbrechung fuhr die Kolonne nach Regensburg und wurde hier auch wieder von der Stadtverwaltung herzlichst empfangen. Zum Abschied wurde uns als besondere Eigenart eine etwa 5 m lange Kette von Regensburger „Würstl" als Wegzehrung mitgegeben. An der Befreiungshalle in Kehlheim vorbei fuhren wir die Altmühl aufwärts in Richtung Nürnberg. Unterwegs wurde in einem idyllischen Waldweg eine kurze Rast mit einbegriffener Mittagsruhe gemacht und in Riedenburg wurde von unserem Chef noch eine Tasse Kaffee genehmigt. Um 18.00 Uhr trafen wir mit etwas Verspätung am Rande der Stadt Nürnberg ein, gerade an der Stelle, an der vielleicht einige Kameraden

anläßlich des Parteitages mit mehr oder weniger lahmen Füßen von bzw. zum Vorbeimarsch vor dem Führer marschiert sind. Außer vom DDAC wurden wir auch von einigen Müttern unserer Kameraden begrüßt. Durch die alte freie Reichsstadt fuhren wir in unser Quartier, eine Schule am Paniersplatz in der Nähe der alten Burg. Nach einer Reinigung unserer staubigen Oberfläche fanden wir uns im Pfälzer Hof wieder zusammen. Einige behaupteten, das Bier schmecke hier noch besser als in München. Sie mögen recht haben.

22. Tag, 14. Juli:

Bereits um 6.30 Uhr erschallte wieder der wenig sympathische Ruf „Aufstehen". Wegen der Eröffnung der Reichsbahnausstellung anläßlich



Auf der Ludwigsbahn

des 100=jährigen Bestehens der Eisenbahn machten wir uns bereits am frühen Morgen fein. In unseren weißen Anzügen machten wir noch eine Rundfahrt durch die Stadt der Parteitage und fuhren dann zu der Reichsbahnausstellung, an deren Eröffnungsfeierlichkeiten wir teilnahmen. An einer sehr eindrucksvoll ausgestalteten Stelle der großen Ausstellungshalle wurde diese technische Schau durch den Reichsverkehrsminister und den Generaldirektor der deutschen Reichsbahn feierlichst eröffnet. Einzeln oder in kleineren Gruppen haben wir uns die technischen Errungenschaften und Neukonstruktionen der Reichsbahn und ihrer Werke mit großem Interesse angesehen. Besondere Freude rief, wie bei allen Ausstellungs=

besuchern, auch bei uns die alte Ludwigsbahn hervor, mit der wir auch eine Fahrt um das ganze Ausstellungsgelände machen durften. Unsere freudige Stimmung über dieses spaßige Unternehmen geht aus den hier gemachten Aufnahmen und Filmen hervor.

In dem Tiergarten-Restaurant waren wir von der Stadt Nürnberg zum Mittagessen eingeladen. Stadtrat Dürr entbot uns ein „Herzliches Willkommen" und erzählte uns in netter Form von einem Glückspfennig — einem Danziger Pfennig —, den er seit Jahren in seiner Geldbörse mit sich trägt. Seine Ausführungen sind an anderer Stelle dieses Buches wiedergegeben. Die kleine Episode mit dem Pfennig veranlaßte uns, auch unseren anderen Gastgebern aus unseren eigenen Beständen einen derartigen Glückspfennig zu überreichen. In sehr interessanten Ausführungen gab uns ein Vertreter des Frankenführers Julius Streicher einen kurzen Einblick in die Arbeit dieses Mannes auf dem rassischen Gebiet. Nach dem Mittagessen mit anschließendem Kaffee wurde uns von sachkundigen Herren das ganze Gelände des Reichsparteitages gezeigt und erläutert. Manch einer von uns gedachte der Stunden, in denen er dort bereits gestanden oder marschiert hat oder solches noch tun wird. Wir sahen die Luitpold-Arena mit den eindrucksvollen Hoheitszeichen und dem Ehrenmal, sahen das Stadion, den Kundgebungsplatz der Hitlerjugend, die Zeppelinwiese und all die anderen bekannten Stellen. Am Nachmittag wurden wir durch die schöne, alte Burg, durch die Sebalduskirche und durch die schönen alten Straßen und Gassen von Nürnberg geführt. Am Abend waren, uns zu Ehren, vom DDAC Einladungen zu einem Kameradschaftsabend im Saalbau an die Spitzen der Behörden und Verwaltung ergangen. Wieder wurden wir freundschaftlich begrüßt, und Professor Neesen führte wiederum Sinn und Zweck unserer Fahrt näher aus und deutete auf die vier Jubiläumsmarksteine in diesem Jahre hin. Professor Keyser berichtete unseren süddeutschen Volksgenossen von der schweren Lage unserer Heimatstadt Danzig, die in der üblichen Form mit dem Danziger Lied ihren Abschluß fand.

23. Tag, 15. Juli:

Wie am Vortage, erfolgte Wecken und Frühstücken, und zwecks einer Filmaufnahme wurden wir nochmals in die Ludwigsbahn verladen. Anschließend fuhren wir zur MAN und sahen uns dieses weltbekannte Unternehmen unter fachmännischer Führung an.

Die MAN ist die größte Maschinenfabrik Bayerns und umfaßt drei Werke: Nürnberg, Gustavsburg und Augsburg. Das Nürnberger Werk ist wohl das größte. Unsere Besichtigung begann in der Materialprüfungsanstalt, in der mit modernsten, von der MAN teils selbst entwickelten Apparaten Materialproben einer genauen Prüfung unterzogen wurden. Verschiedene Zerreiß- und Biegeproben wurden uns vorgeführt.

Unser Rundgang führte uns weiter durch die Metallgußputzerei zur Metallgießerei, in der vor allem die Kurbelgehäuse der Motoren gegossen werden. Interessant war die Großgießerei, in der mit Hilfe von 5 Kupolöfen Graugußstücke bis 90 t gegossen werden können. In der Schmiede wurde uns gezeigt, wie die großen Vorderachsen der Lastwagen im Gesenk geschlagen und in Öl vergütet wurden.

Der Hauptzweck unseres Besuches galt aber dem Lastwagen- und Waggonbau. In einer großen Teilmontagehalle sammeln sich alle fertig gedrehten und bearbeiteten Teile zum Zusammenbau von Motoren, Getrieben, Hinterachsen usw. An einem Ende der Halle wird das Fahrgestell auf eine Schiene aufgelegt und rückt quer zur eigenen Längsachse in bestimmten Zeitabschnitten an den einzelnen Teilmontagewerkstätten vorbei, an denen die nunmehr fertigen Stücke eingebaut werden, so daß am Ende der Fertigung das komplette Fahrgestell die Halle zum Einfahren verlassen kann.

Im Waggonbau sahen wir vor allem die Neuherstellung von Eisenbahnwagen und Diesel-elektrische Lokomotiven für eine ausländische Bahngesellschaft. Unsere Besichtigung schloß mit einem Gang durch die Großdreherei und den Turbinenbau, aus dem besonders zu erwähnen ist die Herstellung der Schaufelräder und die Montage der Ljungströmturbinen, die die MAN als einzige Fabrik in Deutschland in Lizenz baut.

Nach einem Mittagessen im Werkskasino erfolgt um 14.00 Uhr der Start von Nürnberg. Über Erlangen kamen wir in die romantische fränkische Schweiz. Durch wild zerklüftete Täler, die uns Flachländlern wieder besonders eindrucksvoll waren, führte uns unsere Straße zum Teufelsgrund. Hier besichtigten wir eine vorgeschichtliche Höhle, die durch ihre Tropfsteinbildungen und alten Bärenknochen uns wieder etwas völlig Neues bot. Gern wären wir auch hier noch etwas länger geblieben, aber der Fahrplan mahnte zum baldigen Aufbruch. Um 19.00 Uhr trafen wir in der Richard-Wagner-Stadt Bayreuth ein. Im Heim der NS-Volkswohlfahrt warteten bereits große Schüsseln mit Butterbröten darauf, von unseren hungrigen Mägen verzehrt zu werden.

24. Tag, 16. Juli:

Um 7.15 Uhr verließen wir Bayreuth und fuhren über Hof, durch den Nordhang des Fichtelgebirges und des Erzgebirges. Unsere Erfahrungen im Fahren im bergigen Gelände, die wir im Schwarzwald, in der Eifel und in den Alpen gewonnen hatten, wurden hier noch auf eine recht harte Probe gestellt. Wider unser Erwarten war das Gelände hier kurvenreicher und bergiger als wir es je auf unserer Fahrt bisher erlebt hatten. Sehr starke Höhenunterschiede waren zeitweise zu überwinden und es war für die hinteren Wagen wegen des verschiedenen Anzugsmomentes der einzelnen Fahrzeuge vielfach recht schwierig, den Anschluß an die Kolonne zu behalten und nicht abzureißen. Über Falkenstein, Eibenstock

fuhren wir zum Jägerhaus am Ochsenkopf, wo uns eine Tasse Kaffee herrlich erfrischte. Dann ging die Fahrt, nunmehr mit absteigender Tendenz, weiter durch die wundervolle Landschaft. Ganz unvermutet lag plötzlich in der landschaftlichen Schönheit, in der beim besten Willen kein großes Industrieunternehmen zu vermuten war, das Werk von DKW in Zschopau vor uns. Auf äußerst engem Platz zusammengedrängt, in einem schmalen Tal, lag die Fabrik, das Ziel unseres heutigen Tages. Besonders eigenartig mutete es uns an, daß man bereits im zweiten Stockwerk des Hauptgebäudes war, wenn man von der Straße aus in die Fabrik hineinging.

Nach einem Mittagessen wurden wir unter Führung des Chefkonstrukteurs Küchen in das Werk geführt. Besonders auffällig ist der enge Raum in sämtlichen Anlagen, der aber dank der vorbildlichen Organisation den Fabrikationsbetrieb nicht behindert. In Dreherei, Fräserei, Schleiferei und all den anderen maschinellen Abteilungen ist der Platz oft derart beengt, daß durch die aufgestapelten Arbeitsstücke nur ein kleiner Gang frei ist. Trotzdem bekommt man überall den Eindruck eines flüssigen Arbeitsganges.

Die Hauptfabrikation des DKW-Werkes Zschopau liegt in der Herstellung von Motorrädern und Automobilmotoren, die alle mit dem spieziell von diesem Werk und seinen Konstrukteuren entwickelten Zweitaktmotoren ausgerüstet sind. Bei allen Motoren sieht man eine besonders fein durchdachte Konstruktion und sorgfältige Ausführung. Gerade DKW hat bei seinen Motoren durch ein neues Arbeitsverfahren mit Umkehrspülung eine bessere Ausnutzungs- und Leistungssteigerung erreicht. Bei der Bearbeitung wird allergrößte Sorgfalt auf Sauberkeit gelegt, die sogar bis zum Polieren der Ansaugleitungen und Schlitze führt. Dies wiederum bewirkt ebenfalls eine Begünstigung der Leistung, da hierdurch Leitungs- und Strömungverluste weitgehendst vermieden werden.

An Motorradtypen werden geliefert 200, 250 (die als Rennmaschine mehrere Weltrekorde hält), 350 und 500 Kubikzentimeter-Maschinen. Letztere wird auch als Beiwagenmaschine geliefert und als fertiges Gespann viel exportiert.

Zum Schluß sahen wir noch die Montage der Personenwagen-Motoren von 600, 700 und 1000 ccm Hubvolumen, von deren Güte wir uns ja auf unserer Fahrt immer wieder überzeugen konnten. Die Wagen selbst werden in anderen Werken — Reichs- und Meisterklasse bei „Audi" in Chemnitz, Sonder- und Schwebeklasse bei einem Tochterunternehmen der DKW-Werke in Spandau — hergestellt.

Nach dem Rundgang durch das Werk lud uns die Firma noch zu einem Kaffee in dem vom Mittagessen her schon bekannten Sporthotel Finkenburg ein. Unsere Quartiere lagen etwa 1,5 km entfernt in dem kleinen Ort Zschopau. Der Abend führte uns mit unseren Gastgebern

zu einem Kameradschaftsabend in der Finkenburg zusammen. Außer verschiedenen Filmen des Motorradrennsportes wurden uns dort noch einige Proben von sächsischem Humor gegeben.

25. Tag, 17. Juli:

Bereits am frühen Morgen, nachdem die Wagenführer unsere Fahrzeuge von DKW wieder abgeholt hatten und ausgerichtet auf dem Marktplatz aufgestellt hatten, führte uns der Bürgermeister der Stadt Zschopau noch durch das alte Rathaus und zeigte uns die Sehenswürdigkeiten dieser kleinen Stadt. Um 7.10 Uhr schon erfolgte der Start und über Chemnitz, dem Zentrum des sächsischen Industriegebietes, wo leider nur ein ganz kurzer Aufenthalt vorgesehen war, fuhren wir weiter nach Leipzig und trafen dort um 9.30 Uhr am Völkerschlachtdenkmal ein. Von kundiger Seite wurden wir über die Ausmaße des riesigen Denkmals und über das Gelände, auf dem die Völkerschlacht bei Leipzig vor 122 Jahren stattgefunden hat, unterrichtet. Wir fuhren durch die Stadt und haben uns, unserer Sendung entsprechend, noch den bekannten großen Leipziger Hauptbahnhof kurz angesehen. Weiter ging die Fahrt nach Merseburg, wo wir bei den Leuna-Werken bereits erwartet wurden. Schon in einiger Entfernung dieses größten chemischen deutschen Unternehmens merkten wir an dem typischen Geruch von Chemikalien, daß es nicht mehr weit sein könnte. Direktor Dr. Boesler, der erst am Tage vorher von Danzig zurückgekehrt war, mit dem uns also besondere Berührungspunkte zusammenführten, gab uns in anschaulicher Weise einen interessanten Bericht über die Ausmaße und die Aufgaben dieses Werkes, das schon den Reisenden im Vorbeifahren besonders gewaltig und wegen seiner Länge eindrucksvoll erscheint.

Wegen der Größe des Werkes und der Kürze unserer Zeit wurden wir auf Elektro-Karren zu den Stellen gefahren, die uns einen Einblick in die einzelnen Fabrikationszweige dieses Weltunternehmens geben sollten. In einer Länge von 3,5 km und einer Breite von 1,3 km zieht sich das Werk an der Eisenbahnstrecke Frankfurt—Berlin entlang. Im Jahre 1916 wurde es als Tochterunternehmen der Badischen Anilin- und Soda-Werke in Ludwigshafen zur Gewinnung von Stickstoff errichtet. Seine Lage im mitteldeutschen Braunkohlengebiet an der Saale gewährleistet eine ausreichende Versorgung des Werkes mit den wichtigsten Rohstoffen, Wasser und Kohle. Außer der Beschaffung von Stickstoff für Landwirtschaft und Heereszwecke bedingte die gesteigerte Nachfrage eine Ausdehnung des Werkes zur Herstellung weiterer salpeterhaltiger Düngemittel. In den Nachkriegsjahren ging man dann dazu über, auch Methanol (Methylalkohol) zu produzieren und bei dem stark ansteigenden Benzinbedürfnis begann man 1926 noch mit der inländischen Produktion dieses wichtigen Treibstoffes und hat es heute bereits erreicht, daß in den Leunawerken ein Drittel des gesamten deutschen Benzinbedarfs gedeckt

wird und daß wir in immer steigendem Maße vom Auslande unabhängig werden.

Die Herstellung aller dieser drei Chemikalien hat bei aller Verschiedenheit der Produktion zwei gemeinsame technische Merkmale: Die Anwendung hoher Drucke, bis zu 200 at und die Anwendung von Katalysatoren. Durch riesige Kompressoren werden die für die drei Synthesen notwendigen Gase auf die entsprechenden Drucke komprimiert. In der Ammoniak-Fabrik, der Methanol-Fabrik und der Hydrierungsanlage werden die eigentlichen Synthesen ausgeführt. Auffallend war uns bei unserer Besichtigung, daß in den Bauten, in denen sich all die vielen chemischen Vorgänge abspielen, eine unheimliche Stille und eine völlige Menschenleere herrschte, und von aller Produktion äußerlich nichts zu bemerken war. Wir sahen nichts als haushohe Apparate, ein unendliches Gewirr von Rohrleitungen und nur ab und zu, teils als Zwischenprodukt — Schwefel —, teils als Endprodukt, fertige und sichtbare Chemikalien. Von Ausmaßen der Produktion bekamen wir in den riesigen Silos einen respekterregenden Eindruck.

Als Kraftfahrer interessierte uns natürlich besonders die Herstellung des synthesischen Benzins. Der Verarbeitungsgang, der, von der Kohle ausgehend, zu Benzin führt, verläuft im wesentlichen ebenso wie bei der Benzingewinnung aus Teer oder Erdöl. Aus den werkeigenen Gruben gelangt die Kohle über die Eisenbahn in die Kohlenlager. Von hier läuft sie in einen Walzenbrecher, der sie zur Nußgröße zerkleinert. Nunmehr wird die Kohle mit Schweröl zusammen in einer Mühle zu Brei gemahlen. Das Öl braucht kein neuer Rohstoff zu sein, sondern man verwendet gewöhnlich das bei der Kohleverflüssigung selbst abfallende Schweröl. Der Kohlebrei geht dann in den sogenannten Kohleofen, in dem er bei erhöhter Temperatur und etwa 200 at Druck unter Anwendung geeigneter Kontakte weiter behandelt wird. Am Südende des Werkes erhebt sich die Destillation, in der sowohl die Verarbeitung des Zwischenproduktes als auch die Fertigstellung des Benzins erfolgt.

Von der Größe des Werkes bekamen wir ein gewaltiges Bild, als uns die Siedlungsanlagen der Angestellten und Arbeiter gezeigt wurden, die aus dem kleinen Dorf Leuna im Laufe von noch nicht 20 Jahren eine kleine Stadt gemacht haben. Auch die eigenen Hilfsanlagen des Werkes, Werkstätten, Kesselhäuser, sanitäre und Wohlfahrtseinrichtungen zeigten uns, mit welch großzügigen Mitteln dort für das Wohlbefinden der gesamten Belegschaft gearbeitet wird.

Nach einer Bewirtung müssen wir leider schon 14.30 Uhr wieder aufbrechen. In eiliger Fahrt ging es über Halle zur Zentrale des deutschen Flugzeugbaues, der Stadt des alten Dessauer. Bereits am Weichbilde der Stadt Dessau wurden wir wieder vom DDAC warm in Empfang genommen. Wir besichtigten die Grabstätte des bekannten deutschen Kriegsfliegers Boelcke und fuhren auf dem Marktplatz vor dem

Rathause auf. Eine große Menge der Bevölkerung hatte sich zu unserem Empfang dort eingefunden, und jubelte uns bei unserer Ankunft zu. Durch das weitgeöffnete Portal gingen wir in Reih und Glied in das Rathaus hinein und wurden in dem Festsaal, in dem wieder der VDA uns mit seinen Wimpeln begrüßte, von Oberbürgermeister Dr. Sander mit herzlichen Worten willkommen geheißen. Nach einer Besichtigungsfahrt durch die Stadt fuhren wir in unser Quartier, die Jugendherberge Mittelelbehaus. Eiligst mußten wir uns umziehen, waschen und bereits um ¾8 Uhr waren wir alle wieder zum Abendessen mit anschließendem Kameradschaftsabend im Hotel Kaiserhof versammelt. Eine ganz besondere Freude erlebten wir, als plötzlich, während des Abendessens, ganz unvermutet der Präsident des DDAC, Freiherr von Egloffstein, bei uns erschien. Überaus freudig wurde er, der sich um das Gelingen unserer Fahrt so verdient gemacht hatte, von uns allen begrüßt. Professor Neesen faßte alle unsere Dankbarkeit in beredten Worten zusammen und betonte sie noch dadurch, daß er dem Präsidenten unser Abzeichen, kunstvoll auf einem Korken verarbeitet, als Erinnerung an die Deutschlandfahrer der Deutschen Studentenschaft Danzig überreichte. Während des Kameradschaftsabends wurden wir auch von den Vertretern der einzelnen Behörden und anderen Institutionen überaus herzlich begrüßt. Leider war es dem Präsidenten nicht möglich, längere Zeit bei uns zu bleiben, so daß er uns frühzeitig wieder verlassen mußte. Unauffällig war die Mannschaft vor seinem Wagen auf der Straße angetreten und verabschiedete sich mit ihrem Schlachtruf, einem dreifachen „Jib Jas“, von diesem hervorragenden Gönner ihrer herrlichen Reise.

26. Tag, 18. Juli:

Begreiflicherweise gingen wir mit einer ganz besonderen Neugier an das heran, was uns an diesem Tage gezeigt werden sollte. Die Junkers-Werke. Um 8.00 Uhr fuhr unsere Kolonne in das Werkgelände ein. Bewacht und beobachtet von der Werkpolizei wurden wir zunächst in einen großen Raum geführt, wo uns ein Vortrag über die Geschichte und den Aufbau gehalten wurde. Hochinteressant war es, dort an Ort und Stelle all das zu hören, was man sonst nur von dritter Seite unvollkommen erfährt.

Der Besuch bei Junkers in Dessau am 18. 7. 1935 war der interessante Abschluß einer langen Reihe von Besichtigungen verschiedenster Art, die wir im Laufe der Exkursion schon hinter uns gebracht hatten. Vor allem war es das einzige Flugzeugwerk, daß wir kennenlernten und hatte deshalb eine große Anziehungskraft für uns.

Beim Rundgang durch das Werk war es wiederum weniger die Größe und Vielseitigkeit der Anlagen, die wir bewunderten, als vielmehr der überall deutlich zum Ausdruck kommende Aufbauwille des deutschen Volkes, der uns so begeisterte. Wir sahen zunächst das Material-

prüfungslaboratorium und einen noch nicht ganz vollendeten neuen Windkanal, der, den neuen Anforderungen entsprechend, eine sehr bedeutende Größe hat und zum Untersuchen ganzer Flugzeugteile geeignet ist. Dann gings in die große Montagehalle. Auffällig überall die große Sauberkeit und Ordnung, die den guten Eindruck, den alles auf uns machte, nur verstärken konnte. Die Serienherstellung erfolgt hier ohne laufendes Band; das im Bau befindliche Flugzeug wird von einem Montagegerüst zum nächsten gehoben, wo wiederum einige weitere Teile angebaut werden. Wir sahen, wie die erfolgreiche dreimotorige Verkehrs- und Frachtmaschine Ju 52 und das etwas kleinere einmotorige Schnellverkehrsflugzeug Ju 160 „Pfeil" hergestellt werden.

Anschließend an das Flugzeugwerk besuchten wir das Motorenwerk. Nach einem kurzen einführenden Vortrag über die Entwicklung der verschiedenen Junkers-Diesel konnten wir dann noch deren Serienherstellung an Ort und Stelle besichtigen, ebenso die Probeläufe der fertigen Motoren auf den Prüfständen. Auch hier wieder gab es viel Neues zu bewundern, so daß der an besten Eindrücken reiche Besuch bei Junkers uns allen in guter Erinnerung bleiben wird.

Im Anschluß an die Besichtigung der Junkers-Werke fuhren wir zu dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk Dessau. Um 12.00 Uhr trafen wir dort ein. Werkdirektor Reichsbahnoberrat Schönherr hielt uns zur Einführung einen kleinen Vortrag über die Entstehung des Werkes, seine Aufgaben und das wechselreiche Geschick, dem es in den letzten Jahren unterlag. Das RAW Dessau ist ein Spezialwerk für elektrische Lokomotiven und Triebwagen aller Art.. Der Eindruck, den wir von dem Werk hatten, ist der, daß trotz der dort auftretenden mannigfachen Schwierigkeiten die dem Werk gestellten Aufgaben von den Beamten und Arbeitern in hervorragender Weise gelöst werden. Beim Mittagessen in der Kantine des Werkes saßen wir noch eine Weile mit den Herren, die uns bei der Besichtigung geführt hatten, beisammen und hatten dort Gelegenheit, ihnen für die gastliche Aufnahme und Führung zu danken.

27. Tag, 19. Juli:

Das letztemal auf unserer Reise war die Sonne aufgegangen. So müde wir auch oft gewesen sind und so anstrengend die Besichtigungen und Fahrten auch oftmals waren, wohl alle haben wir bedauert, daß wir nun an dem letzten Tag unserer Reise waren. Um ja auf die Minute pünktlich wieder in Berlin einzutreffen, wurde mit einer gewissen Reserve in Dessau gestartet. Schon um 5.30 Uhr war die Nacht vorbei und um 7.20 Uhr setzte sich die Kolonne von der letzten Etappe zum Ziel hin in Bewegung. Begleitet vom DDAC, verließen wir Dessau. In Wittenberg wurde eine kurze Schleife durch die Stadt gemacht und im Vorbeifahren die Schloßkirche angesehen und weiter führte uns der Weg nach Treuenbrietzen. Jeder Fahrer hatte noch Gelegenheit, an diesem Vor-

mittag in seinem Wagen, der ihn so treu durch das ganze deutsche Vaterland getragen hatte, am Steuer zu sitzen. In Wannsee wurde noch eine Frühstückspause eingelegt. Gerade als zum letztenmal das Kommando ertönte „An die Fahrzeuge“, traf unser Berliner Beschützer, Dipl.-Ing. Schur vom DDAC Berlin, wieder bei uns ein, um uns nach vollendeter Fahrt wieder in Empfang zu nehmen. Unsere Fahrt ging weiter zur Avus, wo sich auch Dipl.-Ing. Liese wieder zu uns gesellte, die Avus entlang nach Berlin hinein. Pünktlich um 12.00 Uhr fuhr die Kolonne vor dem Reichsverkehrsministerium in der Wilhelmstraße vor, und wettergebräunt nahm die Mannschaft dort im Ministerium in ihren weißen Anzügen Aufstellung und wurde, gesund und zufrieden von unserem Führer, Professor Neesen, an Ministerialdirektor Brandenburg als Vertreter des Reichsverkehrsministers zurückgemeldet. Mit Genugtuung konnte Prof. Neesen melden, daß dank der freundschaftlichen Aufnahme, die die Deutschlandfahrer überall erfahren haben, dank der Betriebssicherheit der Fahrzeuge und dank des mannhaften Einstehens der Mannschaft, die zur Verfügung gestellten Mittel um ein wesentliches unterschritten wurden.

Auch bei dieser offiziellen Gelegenheit erkannten wir wieder mit große Freude, mit welcher Begeisterung Ministerialdirektor Brandenburg mit uns jungen Studenten mitfühlte. Schon bei unserem ersten Besuch in Berlin hatten wir, ohne daß wir ihn vorher jemals gesehen hatten, offene Herzen und Vertrauen zu ihm, weil wir es als so schön empfanden, daß er mit jugendfrischem Herzen so voll an unserer Begeisterung teilnahm.

Mit einem „Siegheil“ auf den Führer des deutschen Volkes beschloß er unsere Fahrt und entließ uns mit den besten Wünschen für unser weiteres Leben und für das Wohlergehen unserer deutschen Heimatstadt.

Zum letztenmal gab es ein gemeinsames Mittagessen, bei welchem uns Herr Baron von der Recke wieder in Berlin begrüßte. Anläßlich unserer Rückkehr nach Berlin war auch Regierungsrat Dr. Krieg vom Reichspropagandaministerium zu dieser letzten gemeinsamen Veranstaltung erschienen, um uns dadurch auch die Teilnahme dieser Reichsbehörde an unserer Fahrt zu zeigen. Dann fuhren wir in den Hof des DDAC-Verwaltungsgebäudes. Die Überanzüge wurden ausgezogen, die „Fliegenklatschen“ wurden abgeliefert, die Stander und Wimpel wurden von Fahrzeugen abgebaut, Ersatzzündkerzen, Schwämme, Lederlappen usw., alles wurde eingesammelt und abgeliefert. Und dann kam der traurige ment der Ablieferung der uns so lieb gewordenen Wagen. Schweren Herzens fuhren die Wagenführer ihre Fahrzeuge zu den jeweiligen Vertretungen und lieferten die Wagen, abgesehen von kleinen Beschädigungen, unversehrt und wohlbehalten, dankbar auf der einen Seite und traurig auf der anderen Seite wieder ab.

Als autolose Professoren und Studenten kamen wir abends im Burgkeller wieder zusammen, um mit den Herren, mit denen wir damals in Berlin einen so fröhlichen Abend verlebt hatten, den Abschluß unserer so wohlgelungenen Fahrt feierlich zu begehen. So schwer uns auch der Abschluß unserer Fahrt gewesen ist, so wenig konnte unsere Stimmung hierunter leiden. In einem geistreichen Liedchen wurden die einzelnen Wagen in lustiger Weise geneckt und mit ihren kleineren oder größeren Vergehen während der Fahrt in fröhlicher Weise aufgezogen. Die letzte gemeinsame Nacht verbrachten wir wieder in der bekannten Polizeikaserne in Schöneberg.

Der nächste Vormittag stand jedem Einzelnen zur beliebigen Verfügung. Einige von uns trennten sich bereits frühzeitig von der Kameradschaft, um nach Hause zu fahren, und der Rest traf sich um 13.00 Uhr auf dem Stettiner Bahnhof wieder, um gemeinsam die Heimreise nach Danzig anzutreten.

Die Fahrt ist zu Ende. Mit all ihren so vielseitigen und erhabenen Eindrücken, mit dem Vielen, was wir von deutscher Arbeit und deutscher Landschaft gesehen haben, wird sie uns für unser Leben ein unvergeßliches Erlebnis bleiben. Wir wollen wünschen und hoffen, daß wir durch diese Fahrt, die für uns außer den vielen Freuden, die sie uns bot, eine Gelegenheit ernster Arbeit für unsere deutsche Heimatstadt gewesen ist, das Interesse unserer deutschen Volksgenossen im Reich für Danzig um ein Wesentliches gestärkt und gefestigt haben. Wenn uns dieses Vorhaben gelungen ist und wir als angehende Ingenieure in all den Großleistungen der deutschen Technik einen tiefen Einblick über unser späteres Aufgabengebiet gewonnen haben, dann ist die Fahrt als ein voller Erfolg anzusehen.

Aus unserer technischen Auswertung.

Insgesamt wurden auf unserer Deutschlandfahrt von den 8 Wagen, wie aus den Fahrtenbüchern der einzelnen Wagen hervorgeht, im Durchschnitt 5975 km zurückgelegt. Im Durchschnitt, weil der eine oder der andere Wagen irgendwelche Sonderfahrten, sei es für besondere Zwecke oder bei fabrikneuen Wagen für sachgemäßes Einfahren leisten mußte.

Für die gesamte Strecke wurden 6781 Liter Brennstoff — Benzin, Benzin-Benzol-Gemisch und Öl — verbraucht, so daß durchschnittlich für die ganze Kolonne 1,14 Liter pro Kilometer verbraucht wurde. Die Kosten für den Ölverbrauch betrugen 3,3 Prozent der Brennstoffkosten.

Für uns als angehende Ingenieure war es zur Erweiterung unseres technischen Verständnisses im Verlauf der Fahrt sehr lehrreich, die Kleinwagen und die schweren Wagen zu vergleichen und ihre Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit gegeneinander abzuwägen. Uns standen Wagen von 15 PS bis 100 PS zur Verfügung. Einwandfrei kann festgestellt werden, daß die schweren Wagen niemals an die Höchstgrenze ihrer Leistungs-

fähigkeit gebracht wurden, die Kleinwagen dagegen fast ausschließlich mit Vollast fuhren. Jedoch haben wir gesehen, daß für durchschnittliche und vor allem für Fahrten im ebenen Gelände bei mittelmäßiger Belastung der Kleinwagen im Betrieb durchaus befriedigende Ergebnisse zeigte. Es ergab sich, daß besonders in bergigem Gelände die schweren Wagen auf die schwächeren Rücksicht nehmen mußten. Doch ließ sich unsere Fahrt mit den so verschiedenartigen Fahrzeugen bei einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h auf freier Strecke und einer daraus entstehenden Reisedurchschnittsgeschwindigkeit von 40 bis 50 Stundenkilometer reibungslos und ohne nennenswerte technische Schwierigkeiten durchführen.

Als eine gewisse fahrtechnische Schwierigkeit, über deren Größe wir uns erst im Verlauf der Fahrt recht klar wurden, ergab sich das Kolonnenfahren, das an den Fahrer eine beträchtliche Geschicklichkeitsanforderung und an das Fahrzeug in höherem Maße eine Zuverlässigkeitsanforderung stellte, als bei dem Einzelfahren der Wagen. Es mußte in der Kolonne ein Abstand in *Metern* entsprechend der gefahrenen Geschwindigkeit in *Kilometern*, z. B. 70 Meter bei 70 Kilometern pro Stunde, gehalten werden. Naturgemäß zog sich die Kolonne leicht durch die Unebenheit und Unübersichtlichkeit der Straße etwas auseinander, und wir machten die Erfahrung, daß die letzten Fahrzeuge zeitweilig etwa 10 bis 15 Prozent schneller fahren mußten als der Spitzenwagen.

Besonderer Erwähnung bedarf noch die Tatsache, daß auch in bergigem und unübersichtlichem Gelände die Kolonne mit ihren sämtlichen 8 Fahrzeugen dauernd zusammengeblieben ist. Eine Schwierigkeit bestand vor allem für den Wagen 2, der als erster dem Außenstehenden zeigen mußte, daß es sich bei den hintereinanderfahrenden Wagen um eine geschlossene Kolonne handelte. Daß dies eine Schwierigkeit war, beweist der Unfall des Opel-2-Liter-Wagens in der Nähe von Stolp.

Mit ganz geringfügigen und harmlosen Ausnahmen können wir zu unserer Freude an dieser Stelle berichten, daß wir an keinem unserer 8 Wagen wesentliche Fehler oder Schäden gefunden haben, sondern daß alle Fahrzeuge den gestellten, zum Teil recht hohen, Anforderungen ohne weiteres gerecht wurden. Wir als angehende Ingenieure hatten Gelegenheit, abgesehen von all den technischen Besichtigungen während unserer Deutschlandfahrt, durch die kritische Betrachtung der uns zur Verfügung gestellten Wagen uns einen Einblick in deutsche Wertarbeit und eine Bereicherung unseres technischen Verständnisses zu verschaffen. Wir waren stolz und erfreut über die Zuverlässigkeit und die Sicherheit der Wagen.

Insgesamt hatten wir während der Fahrt 13 Reifenpannen. Wenn man berücksichtigt, daß wir mit den 8 Fahrzeugen aneinandergereiht eine Strecke von nahezu 48 000 Kilometer zurückgelegt haben, ergibt sich, daß wir alle 3 700 Kilometer eine Reifenpanne gehabt haben. Bei der

Länge der Strecke und in Anbetracht dessen, daß die Wagen bei Übernahme zum Teil nicht neu bereift waren, ist diese Pannenzahl als verschwindend klein anzusprechen und gibt Zeugnis von der Vollkommenheit der deutschen Autoreifenfabrikation — alle Wagen waren mit deutschen Reifen ausgerüstet.

Eine Tatsache, die bei dieser technisch-kritischen Betrachtung unserer Fahrt besonders betont werden muß, ist die, daß wir alle wohl, trotz unserer technischen Vorkenntnisse, als Amateurfahrer anzusprechen sind, und daß jeder Wagen in laufender Abwechslung mal von dem und mal von jenem von uns gesteuert wurde. Ohne daß für uns ein Fehler daraus zu konstruieren ist, ist wohl festzustellen, daß die Fahrzeuge, die Reifen und alles Material während der Fahrt einer erheblichen Strapazierung ausgesetzt gewesen sind und einer den Werken wohl nicht unangenehmen Sonderbeanspruchung unterworfen waren.

Besonders angenehm empfanden wir heute im Zeitalter des ansteigenden Kraftwagenverkehrs die immer fortschreitende und nahezu mustergültige Fahrdisziplin der deutschen Kraftfahrt in Stadt und Land. Auch an verkehrstechnisch recht schwierigen Stellen wickelt sich alles mit bewundernswerter Selbstverständlichkeit ab. Noch vor wenigen Jahren wäre die reibungslose Durchführung einer solchen Fahrt sicher wesentlich schwieriger gewesen, allein schon wegen der noch unvollkommenen Verkehrsdisziplin der Bevölkerung.

Wegen dieser Disziplin und der besprochenen Zuverlässigkeit der Fahrzeuge wird heute eine solche Fahrt, wie wir sie unternommen haben, so verwegen sie auch anfangs zu sein schien, durchaus in den Bereich des Möglichen gerückt. Und alle diejenigen, die während der Vorarbeiten dieser Fahrt skeptisch gegenübergestanden haben, sind durch den theoretisch und praktisch einwandfreien Verlauf voll geschlagen. Wir haben bewiesen, daß bei dem heutigen Stande der Technik ein derartiges Unternehmen nichts Absonderliches mehr, sondern durchaus möglich ist und daß der Kraftwagen heute wegen seiner Beweglichkeit und Unabhängigkeit ein ideales und zuverlässiges Verkehrsmittel ist.

Die Berichterstatterkommission

Im Auftrage
cand. mach. Kuhlo.

Ansprachen

Bei Empfängen, Kameradschaftsabenden und Besichtigungen wurde eine große Anzahl von Ansprachen an uns gerichtet, von denen wir einige zum Abdruck bringen.

Der Reichspost- und Reichsverkehrsminister und der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn beim Empfang am 25. Juni 1935 im Reichsverkehrsministerium.

Meine Herren Professoren und Studenten!

Ich begrüße Sie herzlich im Reich und freue mich feststellen zu können, daß es nicht nur Herzen und Lieder, sondern auch Verkehrsmittel genug gibt, um die Verbindung zwischen Danzig und dem Reich lebendig zu erhalten. Sie haben Ihre Studienreise in dem Jahre unternommen, in welchem die Eisenbahn ihren 100. Geburtstag feiert, das Automobil auf ein halbes Jahrhundert zurückblickt, die erste Reichsautobahn eröffnet wurde, der planmäßige Luftverkehr mit Flugzeugen nach Amerika beginnt und die Deutsche Reichspost ihre Tätigkeit auf das Fernsehen ausdehnt. Wahrlich ein Jahr, das auf dem Gebiete des Verkehrs voller Erinnerungen und Erwartungen ist! Ich habe mich gefreut, Ihre Reise unterstützen und fördern zu können und bin überzeugt, daß sie für viele von Ihnen bestimmende Eindrücke für das ganze Leben hinterlassen wird. Dafür trifft es sich glücklich, daß Ihre Belehrungsreise von einem Verkehrsingenieur und einem Historiker geleitet wird. Die Ehrfurcht vor dem, was gewesen ist und die mutige Arbeit in unerschlossene Zukunft hinein, das beides zusammengenommen, ergibt erst die richtige Legierung. Aus dieser Legierung ist auch die Feder gemacht, welche die innerste und eigentlichste Triebkraft des Dritten Reiches ist. So lenken wir auch, wie bei jeder Gelegenheit, in diesem Augenblick unsere Gedanken auf den Führer des deutschen Volkes, ihm alles Heil wünschend. Ihnen aber, meine Herren, wünsche ich, daß Ihnen diese Reise nicht nur technisches Wissen vermitteln möge, sondern daß zwischen allen Maschinen und Verkehrseinrichtungen sich Ihr Herz vor allem *einem* Gefühl öffnen möge, das uns im Zeitalter der Währungs- und Rohstoffragen erst recht erheben kann, dem Stolz und der Freude am Vaterlande!

Generaldirektor Dr. Dorpmüller.

„Kameraden! Sie werden verstehen, daß jemand in meinen Jahren seine Freude daran hat, wenn er junge Leute um sich sieht, die in die Welt hinausziehen, so wie wir selber früher in die Welt hinausgezogen sind. Sie werden verstehen, daß in mir jetzt Erinnerungen an so manche schöne Studienreise vergangener Zeit auftauchen. Einen kleinen Teil Ihrer Studienreise haben Sie hinter sich. Die großen Bauten der Reichsautobahn an der Oder haben Sie besichtigt. Von hier aus werden Sie weiter ziehen in die deutschen Lande und sehen, was im Deutschland Adolf Hitlers

im Dienste des Verkehrs jetzt geschafft wird, Sie gehen in die glückliche Zeit des neuen Auftriebs und des neuen Schaffens Deutschlands unter Führung unseres Kanzlers und Führers hinein. In Ihre Hände ist es gelegt, in Zukunft durch Studium und Fleiß das weiter auszubauen, was wir jetzt begonnen haben.

Sie werden wissen, daß es Eisenbahner sind, die mitberufen sind, die Reichsautobahnen zu bauen und Sie werden manchen von Ihren künftigen Arbeitskameraden auf Ihrer Fahrt bei der Arbeit sehen, jüngere und ältere. Ihre Studienreise wird Sie weiterführen in die Betriebe der Automobilindustrie. Sie werden sich freuen über das Leben, das dort herrscht. Es ist dazu bestimmt, im Sinne unseres Führers und Reichskanzlers einig zu verbinden: Schiene und Landstraße, Lokomotive und Kraftfahrzeug. Unser deutsches Vaterland wird damit die modernen Verkehrsmittel in vorbildlicher Weise miteinander vereinigen. Sie werden weiter ziehen nach der großen Stadt Nürnberg. Dort finden Sie die große historische Schau der deutschen Eisenbahnen. Ich bin sicher, wo Sie auch hinkommen werden, werden Sie, die Kameradschaft der Danziger Hochschule, überall mit offenen Armen empfangen werden, und ich rufe Ihnen heute zu: „Auf Wiedersehen in Nürnberg".

Oberbürgermeister Dr. Sahm beim Empfang im Berliner Rathaus am 24. Juni 1935.

Meine lieben deutschen Volksgenossen aus Danzig!

Es gereicht mir zur ganz besonderen Freude, die Teilnehmer der Deutschlandfahrt der Deutschen Studentenschaft Danzig im Berliner Rathaus auf das herzlichste zu begrüßen. Die Technische Hochschule Danzig sendet Sie, meine Herren Kommilitonen, als Sendboten der alten Hansestadt ins Reich. Ihre Reise ist ein sichtbarer Beweis dafür, daß die Technische Hochschule in Danzig ihre Lehrer und ihre Studenten an den großen Ereignissen des deutschen Vaterlandes innigen Anteil nehmen und gleichzeitig die enge kulturelle Verbundenheit der Bevölkerung des Freistaates mit dem großen Mutterlande lebendig und wirksam aufrecht erhalten will. Vier Merksteine auf dem Gebiete des deutschen Verkehrswesens stehen vor Ihnen:

100 Jahre deutsche Eisenbahn,
50 Jahre deutscher Kraftwagen,
Eröffnung der deutschen Reichsautobahnen,
Nordatlantik-Zeppelin-Verkehr.

Diese Merksteine sprechen eine deutliche Sprache. Sie werden oft in Danzig das Wort gehört haben, daß, wenn die Menschen schweigen, daß dann in Danzig die Steine reden von dem Deutschtum dieser schönsten Stadt des deutschen Nordens. Die Merksteine, die an Ihrer Reise stehen, sie sprechen von der inneren und organisatorischen Kraft des deutschen Volkes; sie sprechen aber auch von dem Segen der Einheit deutschen Volkswillens; sie predigen eine laute Sprache von der schöpferischen Kraft und dem unbeugsamen Willen eines Einzelnen, von dem Willen unseres Führers und Kanzlers Adolf Hitler, der der Entwicklung des deutschen Autoverkehrs neue Bahnen gewiesen hat, eine Tat, die den Großtaten des Altertums mit dem gigantischen Straßenbau der alten Kulturvölker würdig zur Seite tritt. Die Werbefahrt soll den völkerverbindenden Gedanken des Verkehrs auch dem deutschen Volke nahe bringen, dem deutschen Volke die Augen öffnen, was in den letzten Jahren der wirtschaftliche Aufschwung gerade auf dem Gebiete des Verkehrs zu schaffen ermöglicht hat. Es ist seh-

bedeutungsvoll, daß gerade von Danzig aus diese Belebung des Blutstroms deutschen Denkens und Fühlens erfolgt. Sie werden es mir nachempfinden, daß mein Herz bei diesem Gedanken höher schlägt, der ich an dem Aufbau des jungen deutschen Staatswesens im Nordosten des Reiches bestimmend mitwirken durfte. Meine Liebe zu Danzig, meine Sorge um Danzig ist unvermindert stark geblieben. Wie oft ist in Danzig während meiner dortigen Tätigkeit das Wort ausgesprochen: „Denk' ich an Danzig in der Nacht, dann bin ich um den Schlaf gebracht". Wie oft mag es jetzt bei Ihnen in Danzig ausgesprochen worden sein in den letzten Wochen, wo schwere Schatten auf Danzig ruhen. Die geheimnisvollen Kräfte der Natur, von der Dampfkraft über die Elektrizität zum Funkwesen, sie alle hat die Wissenschaft zu fördern und zu ergründen vermocht, aber nicht faßbar, nicht in Formen zu gießen sind die geheimnisvollen Kräfte der Volksseele, das Hin- und Herfluten der starken Gedanken nationaler Begeisterung und nationaler Einigung. Danzigs Sorgen sind deutsche Sorgen. Danzig darf nicht untergehen, sondern muß wie bisher ein festes Bollwerk des Deutschtums an der Mündung der Weichsel bleiben. So denkt die Reichshauptstadt, so denkt das deutsche Volk, das Sie überall an den Brennpunkten des Verkehrs besuchen werden. Ich heiße Sie mit solchen Gedanken in der Hauptstadt des Deutschen Reiches auf das herzlichste willkommen und bitte Sie, mit mir einzustimmen in den Ruf: Unser Führer und Kanzler Adolf Hitler — Sieg Heil!

Der Präsident des DDAC, Freiherr von Egloffstein beim Kameradschaftsabend in Dessau am 17. Juli 1935.

So sehr ich es bedauert habe, Sie bei Ihrem Besuch in München nicht begrüßen zu können, ebenso freue ich mich, daß ich es ermöglichen konnte, Sie noch hier zu treffen. Dunkle Wolken hängen über Ihrer Heimat, und ich weiß, daß Sie sich bewußt sind, wie ernsten Zeiten unser schönes Danzig entgegengeht. Aber ich weiß auch, daß genügend Männer da sind, die es niemals zulassen werden, daß das Band zwischen Danzig und Deutschland zerrissen wird.

Der DDAC hat sich bemüht, Ihre Reise zu verschönern. Bei Übernahme des Klubs durch mich war mein Bestreben, Nationalsozialismus der Tat zu beweisen. Wenn es dem DDAC gelungen ist, daß in allen Teilen unserer Organisation der Geist nationalsozialistischer Tat herrscht, dann ist das Ziel, das wir uns ethisch gesteckt haben, erreicht.

Ich freue mich, daß Ihre Fahrt bis jetzt so gut verlaufen ist und hoffe und wünsche, daß Ihnen die Tage, die Sie hinter sich haben, eine schöne Erinnerung für Ihr ganzes Leben bleiben werden.

Der Präsident der Industrie- und Handelskammer für Ostpommern Major a. D. Pieper bei der Begrüßung in Stolp am 23. Juni 1935.

Ich begrüße die Teilnehmer der Deutschlandfahrt der Danziger Technischen Hochschule in Stolp, der zweitgrößten Stadt der pommerschen Lande, besonders freudig. Der deutsche Ostraum hat in seiner gegenwärtigen Grenzziehung drei wunde Punkte: die Insel Ostpreußen und die beiden Halbinseln Ostpommern und Schlesien. Ostpommern hat das Schicksal, meistens übersehen und zurückgesetzt zu werden. Aus diesem Grunde ist es uns besonders erfreulich, daß die Deutschlandfahrer der Danziger Technischen Hochschule ihren ersten Aufenthalt in Stolp, dem wirtschaftlichen Hauptpunkt Ostpommerns, nehmen.

Ostpommern ist — wir verstehen darunter das Gebiet des Regierungsbezirks Köslin — ein weiter Raum von ungefähr der Größe der Provinz Schleswig-Holstein oder des Freistaates Sachsen. Es umfaßt 10 Landkreise und 23 kleine Städte. In einem Volke ohne Raum muß ein Landesteil, der der dünnbevölkertste des Reiches ist, eine ganz besondere Bedeutung zur Erhaltung des Volkskörpers und der Volkskraft haben. Wenn man außerdem in Rücksicht zieht, daß das angrenzende polnische Gebiet um ungefähr 50 Prozent stärker bevölkert und infolge der Maßnahmen der polnischen Regierung in starkem wirtschaftlichen Aufblühen ist, so ergeben sich die volkspolitischen und wirtschaftspolitischen Folgerungen von selbst. Die zu treffenden Maßnahmen sind bevölkerungspolitischer, kulturpolitischer und besonders verkehrsmäßiger Art. Ich wende mich gerade deswegen gern an Sie als Verkehrsfachleute, da ich weiß, daß Sie uns in unserer Grenznot unterstützen werden, und wünsche Ihnen eine weiterhin glückliche Fahrt durch das übrige Reich!

Senator Dr. R. v. Hoff im Bremer Rathaus am 28. Juni 1935.

Liebe deutsche Volksgenossen!

Im Namen des Senats der Freien Hansestadt Bremen heiße ich Sie in unserer Vaterstadt herzlich willkommen. Sie sind aus dem deutschen Kulturmittelpunkt an der Weichsel aufgebrochen, um, wie vor Zeiten die Wikinger, auf selbst gesteuerten Fahrzeugen in die Ferne zu ziehen und Ihre Kenntnis von Land und Leuten der deutschen Heimat zu vertiefen. Als Studenten einer Technischen Hochschule liegt es Ihnen vor allem daran, die Wunderwerke deutscher Technik kennenzulernen, und so haben Sie u. a. bereits das Schiffshebewerk in Niederfinow besichtigt und wollen in Bremerhaven einen der größten deutschen Übersee-Dampfer morgen in Augenschein nehmen, um alsdann Ihre Reise nach neuen Höhepunkten deutschen Schaffens fortzusetzen. Der Aufenthalt, den Sie in unserer Stadt haben, ist leider nur kurz, und so werden Sie nur wenig Gelegenheit nehmen können, tiefer in die Besonderheiten Bremens einzudringen, das ja mit der alten Hansestadt Danzig so mannigfache Berührungs- und Vergleichspunkte bietet. Aber auch das Wenige, was Sie bei der Kürze der Zeit hier erleben können, wird sich Ihnen einprägen, und so darf ich die Hoffnung aussprechen, daß auch die Freie Hansestadt Bremen zu den wertvollen Erinnerungen Ihrer Deutschlandreise zählen möge.

Mit diesem Wunsche begrüße ich Sie hier in den Räumen unseres ehrwürdigen Rathauses.

Stadtrat Dipl.-Ing. Lube bei der Begrüßung auf dem Kameradschaftsabend in Essen am 30. Juni 1935.

Wenn Sie heute, mitten in Ihrer Deutschlandfahrt stehend, Ihr Zwischenziel, Essen, erreicht haben, so habe ich die Ehre, Sie im Namen unseres Herrn Oberbürgermeisters Dr. Reismann-Grone ebenso wie im Namen der Stadtverwaltung aufs herzlichste zu begrüßen und Sie zu einem kleinen Imbiß einzuladen.

Es ist ein schöner und guter Gedanke, den Sie als Vertreter der Deutschen Studentenschaft Danzig in die Tat umsetzen, mit der Fahrt in alle Gaue Deutschlands Ihre innerste Anteilnahme an dem gewaltigen Aufschwung unseres Vaterlandes in verkehrstechnischer Hinsicht zu beweisen und für die T. H. Danzig, als dem Bollwerk deutscher Kultur im Osten, zu

werben und gleichsam Ihren unbeugsamen Willen, diesen Vorposten zu halten, bekunden, bis einst auch für Danzig die Stunde der Heimkehr zum Reich schlägt.

Ich selbst stand im 7. Semester an der T. H. Charlottenburg. Als damals ein ähnlicher Ruf aus Danzigs Mauern an alle reichsdeutschen Studenten erging, wenigstens ein Semester nach Danzig zu kommen, um damit der drückenden Überzahl der polnischen Studierenden ein Gegengewicht zu schaffen, entschloß ich mich kurzerhand, das 8. Semester in Danzig zu belegen. Ich erhielt gleichzeitig von der Deutschen Landsmannschaft den Auftrag, unter bestimmten Richtlinien eine neue Landsmannschaft aufzumachen, damit auch die Landsmannschaft in Langfuhr selbst vertreten sei. Mit größtem Verständnis für mein Vorhaben bei der T. H. Charlottenburg, mit bester Unterstützung der Danziger Hochschule und stärkster Anteilnahme und Befürwortung der Danziger Regierung und anderer Staatskreise führte ich damals, im Wintersemester 1921/22, die Landsmannschaft „Preußen" in Danzig an der T. H. vor, deren Wachsen und heutiger Bestand am besten Zeugnis dafür ablegt, daß ihre Gründung kein Fehlunternehmen gewesen ist. So habe ich also mein 8. Semester an der T. H. in Danzig verbracht. Alle landschaftlichen und künstlerischen Schönheiten der Stadt, ihre große Vergangenheit und die vorbildliche Haltung und Einstellung ihrer Bürger habe ich schätzen und lieben gelernt. Es war für mich das schönste Semester, und zu schnell mußte ich bereits am 18. Februar 1922 zurück nach Berlin, um mich ins Examen zu stürzen.

Wenn Sie also heute, neben einer Studienfahrt durch Deutschland, auch einen Werbefeldzug für Danzig unternehmen, so kann ich jedem jungen Volksgenossen nur aus Überzeugung zurufen: „Gehe nach Danzig, wenn es auch nur kurze Zeit ist, benutze die vorbildliche und schöne T. H., um dir das Rüstzeug zu verschaffen, das notwendig ist, damit du den Kampf des Lebens bestehst; aber nicht nur, um dir technisches und geistiges Wissen anzueignen, sondern um dir dort vor allem unauslöschliche Eindrücke fürs Leben zu verschaffen über deutsches Volk, deutsche Sitten und deutsche Treue."

Kommerzienrat Dr. Hermann Röchling beim Besuch der Röchlingschen Eisen- und Stahlwerke in Völklingen am 4. Juli 1935.

Die Aufgabe Danzigs als Vorposten deutscher Kultur ist gekennzeichnet durch die Notwendigkeit, einmal diese deutsche Kultur in vollem Umfange hochzuhalten, zum andern aber das freundschaftliche Verhältnis, das Deutschland mit Polen verbindet, nicht zu stören. Die gleichzeitige Erfüllung dieser beiden Aufgaben verlangt von der Danziger Bevölkerung, besonders auch von der studentischen Jugend, strenge Disziplin; und je besser diese beiden Aufgaben miteinander vereinigt werden, desto größer ist der Erfolg.

Sie werden vielleicht sagen, daß diese Aufgaben schwer miteinander zu vereinigen seien. Aus meinen Erfahrungen in der Vergangenheit müßte ich dieser Auffassung widersprechen. Dem Polen ist Nationalstolz ebenso eigen wie den Franzosen. Insofern also ist unsere Lage in der Vergangenheit durchaus vergleichbar mit der Danziger von heute. Ich habe keinen Zweifel, daß der Pole ebenso wie der Franzose, denjenigen verachtet (mag er ihn auch ausnutzen), der nicht den Stolz auf seine Nation im Herzen trägt. Also Nationalstolz, einiges und geschlossenes Zusammenstehen ist in jedem Falle

auch für die Danziger Jugend die Voraussetzung, will sie dazu beitragen, das deutsche Ansehen hochzuhalten und das schiedlich-friedliche Nebeneinanderleben der deutschen und der polnischen Nation zu fördern. Deutscher Nationalstolz hat aber nach dem Willen des Führers und seinen oft ausgesprochenen Worten nichts Aggressives gegen andere Nationen, sondern bedeutet Hochhalten der eigenen Nation auch da, wo diese eigene Nation in ständiger Berührung mit dem Nationalstolze anderer Völker, in Ihrem Falle dem der Polen, steht.

In erster Linie also, meine jungen Freunde, ist es Ihre Aufgabe, unter gar keinen Umständen Minderwertigkeitskomplexe in Ihren Reihen aufkommen zu lassen. Auch für Sie gilt das Wort des Führers: Wir kapitulieren vor keiner Schwierigkeit! Vergessen Sie dabei auch eins nicht, daß die stärkste Unterstützung in einem derartigen Kampfe immer der Humor ist. Ein Humor, der vieles von der heiteren Seite aufnimmt, was der Gegner gerne ins Tragische verzerren möchte. Ein Humor, der auf der absoluten Sicherheit beruht, daß das deutsche Volk keinen seiner Außenposten im Stiche läßt unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß sie nicht aggressiv gegen die Polen werden, auf der anderen Seite aber alles, was von dieser Seite im Überschwange der Gefühle eines noch jungen Staatswesens an Übertreibungen begangen wird, mit gutmütigem Spott behandeln. Die Franzosen behaupten, Lächerlichkeit töte. Das Wort soll man nie vergessen. Vielleicht ist es nur zum Teil richtig. Aber jedenfalls ist richtig, daß ein befreiendes Lachen in den allermeisten Fällen weit mehr hilft und weit mehr dazu dient, schwierig gewordene Beziehungen wieder in normale Bahnen zu lenken als Dreinschlagen mit dem Knüppel. Und wer wäre letzten Endes geeigneter, das fröhliche Lachen zu pflegen, auch mal einen lustigen Schabernack zu spielen, als die studentische Jugend. Vergessen Sie nie, daß die Grundlage jeden Verhaltens des deutschen Menschen überall in der Welt, besonders aber an den Berührungspunkten mit den fremden Nationen, der selbstverständliche Stolz auf unser deutsches Volk und seinen Führer sein muß. Ein Stolz, der keineswegs irgend etwas mit Überheblichkeit über die Leistungen anderer Nationen zu tun hat. Hoher Respekt vor den wirklichen Leistungen anderer Nationen, insbesondere vor der polnischen Vaterlandsliebe, die eine 150jährige Knechtschaft überstanden hat, ohne an ihrem Volkstum und Vaterlande irre zu werden, ist durchaus am Platze. Wer will sich darüber wundern, daß aus dieser Zeit der Knechtschaft dem polnischen Volke noch vieles anhaftet, das es erst allmählich abstreifen kann. Der selbstsichere Humor, der seiner Natur nach immer etwas gutmütiges an sich hat, kann sehr dazu beitragen, auch unseren Nachbarn zu helfen, manches abzustreifen, was ihm und uns das Leben schwer macht. Wir geben nichts von unserer Nation auf, was sich zu uns bekennt. Und wenn Schwierigkeiten vorliegen, so sind sie dazu da, überwunden zu werden. Je sicherer bei den Polen das Gefühl ist, daß es nichts, aber auch gar nichts gibt, was uns zur Kapitulation in nationalen Dingen veranlassen könnte, um so rascher wird sich auch in Danzig ein gedeihliches Verhältnis entwickeln. Der Respekt auch vor der ungeheuren Opferfreudigkeit der Polen für ihre Nation kann sich bei uns nur so ausdrücken, daß jeder zu sich selber sagt: Gehe hin und tue desgleichen! Je enger und geschlossener die Volksgemeinschaft sich innerhalb des deutschen Volkes, auch in Danzig, ausdrückt, um so höher werden uns auch die Polen achten. Aber vergessen Sie nie eins: Das größte Vorrecht der Jugend ist und bleibt, nicht griesgrämig und kopfhängerisch das zu tragen, was das Schicksal bringt, sondern in unbeugsamem Glauben an Führer, Volk und Vaterland fröhlich und lachend die kleinen Schwierigkeiten und Opfer im Leben zu tragen und damit zu zeigen, wie klein das alles im Verhältnis zur Größe der Aufgabe

unserer Nation ist. Und Ihnen als der Jugend der deutschen Nation, kann ich nur sagen, daß die kämpfenden Soldaten unseres unvergleichlichen Heeres im Weltkriege zwischen den großen Kampfhandlungen nicht nur keine Kopfhänger, sondern vielfach lustige und zu Schabernack aufgelegte junge Kerle waren.

Wenn Sie diese Lehren beherzigen, wird Ihnen vieles leicht erscheinen und Sie werden in vielem spielend Erfolge haben. Kein Hochmut, kein Herabsehen auf andere Völker! Respekt vor dem, was bei ihnen groß ist. Niemals Unterwürfigkeit. Bei aller Liebenswürdigkeit des Auftretens, nichts preisgeben, was wichtig in der Selbstbehauptung der Nation ist, keine Beleidigung der fremden Nation, aber auch gar keine der unsrigen hinnehmen. Kann sie durch lustigen Humor abgewehrt werden, so ist der Sieg hundertprozentig, und der andere wird sich hüten, sich auf einem Gebiet zu messen, bei dem er uns, ich glaube sagen zu können, niemals gewachsen ist.

Zum Schluß möchte ich nochmals meinen herzlichsten Dank für den wundervollen Stopfen mit dem Danziger Wappen aussprechen. Er soll mich stets an Ihren Besuch, an die Danziger Hochschule und die Freie Stadt Danzig mit ihrer tapferen Bevölkerung erinnern. Auf diese leere ich mein Glas!

Stadtrat Dürr, Nürnberg, am 14. Juli 1935.

Im Namen und Auftrag des Herrn Oberbürgermeisters begrüße ich die Gäste aus Danzig. Seit Wochen, nämlich seit Ihrem Empfang in Berlin bei Oberbürgermeister Sahm, haben wir Ihre Fahrt verfolgt und freuen uns, daß wir Sie hier heute bewirten können.

Ich möchte keine lange Rede halten; Sie haben in den letzten drei Wochen jedenfalls genug Reden gehört. Nur ein paar Worte über Nürnberg für Sie als Danziger. Sie wissen ja, Nürnberg wird überall gerühmt als des Deutschen Reiches Schatzkästlein. Seine alten Mauern mit den trutzigen Türmen, seine Dome und Brunnen, seine ragende Kaiserburg und seine Bürgerhäuser mit Chörlein und Erker sind in der ganzen Welt bekannt.

Von Ihrer Heimatstadt sagt das Begleitwort zu Ihrer Deutschlandfahrt mit Recht, daß Danzigs Stadtbild an baukünstlerischem Ausdruck und geschichtlichen Reizen nicht hinter Nürnberg zurücksteht. Die Steine unserer alten Stadt werden heute und morgen zu Ihnen sprechen. Aber neben dem alten Nürnberg steht das neue. Wir befinden uns hier auf dem Gelände des Reichsparteitages und sehen, daß Vergangenheit und Gegenwart sich wunderbar ergänzen. Sie gestatten, daß ich Ihnen nach dem Essen eine kleine Monographie über die Entwicklung Nürnbergs überreiche.

Ein Drittes kommt hinzu, das Ihren Besuch in Nürnberg lange in Ihrem Gedächtnis festhalten wird: Sie hatten heute das Glück, Zeuge der Jubiläumsausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahn" zu sein; auch konnten Sie auf dem Zügle fahren, das vor 100 Jahren zum ersten Male zwischen Nürnberg und Fürth auf Eisenschienen dahinrollte. Hier hatte der Nürnberger Johannes Scharrer das durchgeführt, was Friedrich List für ganz Deutschland plante und forderte.

Nun gestatten Sie, daß ich noch einigen persönlichen Empfindungen Ausdruck gebe. Vor sechs Jahren fand hier die erste Kundgebung für

Danzig statt. Seitdem trage ich in meiner Geldbörse den damals verteilten Danziger Glückspfennig von 1929, nicht in dem abergläubischen Sinne, daß mir deswegen das Geld nie ausgehen wird, sondern als Mahnung, eine stete Erinnerung an Ihre schöne Stadt, welche der Gewaltfriede vom Vaterlande trennte. Dieser Glückspfennig weckte die ganzen sechs Jahre hindurch in mir immer wieder den Gedanken: Die Danziger wollen wieder zurück zum Reich. Nürnberg war ein Kernstück des alten Deutschland und ist jetzt als Stadt der Reichsparteitage ein wichtiger Punkt im neuen Deutschland. Wir Nürnberger werden immer daran festhalten, daß Danzig, die deutsche Stadt, doch einmal wieder zum Reich zurückkommen muß. Im vergangenen Jahre widmete ich einen guten Teil meiner Freizeit dem Studium der Geschichte des Ostens und las auch viele historische Romane aus dem Osten Deutschlands. So kenne ich die Geschichte wie das Sehnen und Streben Ihrer Heimat, und meine feste Hoffnung geht dahin, daß Danzig bald wieder zum Reich zurückkommt. In diesem Sinne: Danzig Heil!

Oberbürgermeister und Kreisleiter Dr. Sander, Dessau, beim Empfang im Rathaus am 17. Juli 1935.

Deutsche Volksgenossen aus dem deutschen Danzig! Im Namen der Bürgerschaft heiße ich Sie als Oberbürgermeister und Kreisleiter der Stadt Dessau in unseren Mauern auf das herzlichste willkommen und verbinde damit meine besten Wünsche für einen weiteren guten Verlauf Ihrer Fahrt durch Deutschlands Gaue. Es ist mir eine besondere Ehre, daß Sie auf Ihrer Fahrt als Künder des deutschen Ostens auch die alte Landeshauptstadt und heutige Gaustadt Dessau aufgesucht haben. Sie tragen damit der Bedeutung Rechnung, die Dessau heute als aufblühende Industriestadt im mitteldeutschen Raum gewonnen hat. Dessau hat aber auch von alten Zeiten her zum deutschen Osten die engsten Beziehungen. Ja, ich möchte behaupten, daß ohne die segensreiche Kolonisation der Askanier und damit unseres früheren Herrscherhauses ein deutscher Osten nicht bestehen würde. Wenn wir heute als das Herz Mitteldeutschlands angesprochen werden, so beruht das allein auf der Tatkraft Albrechts des Bären, dessen Wiege in dem anhaltischen Ballenstedt stand. Er hat durch seinen Kampf gegen das Slawen- und Wendentum die Grenzen Deutschlands weit nach Osten bis vor die Tore von Danzig hinausgeschoben, indem er das Werk des Markgrafen Gero fortsetzte, der bereits vor ihm die Slawen bis zur Elbgrenze zurückgedrängt hatte. Zur Belohnung seiner treuen Dienste wurde ihm dann vom Kaiser Lothar im Jahre 1134 die Nordmark zum Lehen gegeben. Er begründete die Mark Brandenburg und schuf so die Grundlagen für den späteren Staat Brandenburg/Preußen, so daß seine Landerwerbungen die Wiege des späteren Preußens und damit des Deutschen Reiches geworden sind. Wenn ich Ihnen so in kurzen Zügen die Bedeutung Albrechts des Bären, des Askaniers, aufzeigte, so tat ich das nicht in der Absicht, Ihnen hier ein geschichtliches Kolleg zu halten. Ich wollte Sie vielmehr anläßlich Ihres Besuches hier in Dessau auf die engen Beziehungen hinweisen, die gerade uns Anhaltiner mit dem deutschen Osten verbinden. Stärker denn je ist heute wieder die allgemeine Aufmerksamkeit auf den deutschen Osten gerichtet. Die geburtsstarken slawischen Völker stehen bereit, in den schwach besiedelten deutschen Osten nachzudrängen und so die Frucht einer tausendjährigen Kolonisation zunichte zu machen. Der nationalsozialistische Staat hat als eine seiner wichtigsten Aufgaben die Überwindung der Schwäche

des Volkstums durch Hebung der Geburtenziffer erkannt und stützt damit in hohem Maße das deutsche Grenzland. Ich weiß, daß dem Slawentum ein Grenzwall nur durch eine bodenständige, geburtenstarke Bauernbevölkerung entgegengesetzt werden kann. Die Hilfsmaßnahmen für Ostpreußen bezeugen diesen unbeugsamen Lebenswillen des Dritten Reiches, dem der Führer in seinem Werk „Mein Kampf" Richtung und Ziel gab, als er schrieb:

„Wir stoppen den ewigen Germanenzug nach dem Süden und Westen Europas und weisen den Blick nach dem Lande im Osten."

Möge Ihnen die Fahrt durch das deutsche Vaterland die unbedingte Erkenntnis und Zuversicht geben, daß das Mutterland die deutschen Brüder und Schwestern in den Grenzlanden nicht vergißt und alle seine Kräfte dafür verwendet, sie wieder in einem großen und freien Deutschen Reiche zu vereinigen. Heil Hitler!

Presseberichte

Die reichsdeutsche Presse, die durch den Pressewart der Deutschlandfahrt vorher über ihren Grund, Zweck, Ziel und Verlauf in Kenntnis gesetzt worden war, brachte in allen Städten ausführliche und herzliche Berichte. Unsere Danziger Heimatpresse, „Der Danziger Vorposten“ und die „Danziger Neuesten Nachrichten“, unterrichteten die Danziger Bevölkerung inzwischen fortlaufend über den Fahrtverlauf. Andererseits sorgten die „Danziger Neuesten Nachrichten“ dafür, daß beim Beziehen eines jeden neuen Quartiers jeder Kamerad die letzten Nummern der Zeitung vorfand und somit über das Geschehen in der Heimat im Bilde war. Um den Charakter der Berichterstattung durch die Presse zu kennzeichnen, seien aus der großen Zahl der in warmen, persönlichen Worten gehaltenen Berichte der eine und der andere hier wiedergegeben.

cand. arch. nav. Köhler.

Osnabrück grüßt die Danzigfahrer.
Deutschlandfahrt der deutschen Studentenschaft Danzig.

Vom 23. Juni bis 19. Juli unternimmt eine Schar junger deutscher Studenten der Danziger Technischen Hochschule in acht Automobilen eine Fahrt durchs ganze Reich. Sie steht unter dem Motto: 100 Jahre Eisenbahn! 50 Jahre deutscher Kraftwagen! Eröffnung der ersten Strecke der Reichsautobahnen! Gründung der ersten Luftschiff-Reederei fProfessor Dr. Neesen ist der Führer dieser Rundreise, die allen Volksgenossen im Reich zeigen soll: im fernen Osten am Meer wacht ein uraltes Bollwerk deutscher Wissenschaft und Kultur! Danzig und seine Technische Hochschule arbeitet und lebt! Abgeschlossen sind sie, hart bedroht und schwierig die politische Lage, doch beseelt ein heiliger, eisenharter Wille sie, auszuhalten und fest zustehen, bis der Führer sie endlich zurückruft, zurück ins große Vaterland!

Außer den Studienzwecken soll die Deutschlandfahrt dazu beitragen, das deutsche Volk auf die Höhepunkte der verkehrstechnischen Ereignisse aufmerksam zu machen. Die Danziger Studenten wollen mit dieser Fahrt zum Ausdruck bringen, daß sie von ganzem Herzen deutsch sind, daß sie den Aufstieg unseres Vaterlandes geistig und tief miterleben und immer wieder mithelfen wollen, Danzig mit dem Reich zu verbinden.

Auf der Fahrt von Hannover nach Münster berührten die Danziger Kraftwagen unsere alte Niedersachsen- und Hansestadt, und Osnabrück kam und reichte den tapferen, um ihr Deutschtum kämpfenden Männern aus dem schwer bedrängten Freistaat die deutsche Bruderhand.

Es war Mittag. Punkt Zwölf. Die Sonne brannte heiß auf den Schinkelberg. Da blitzte es auf über der blanken Landstraße! Helle

Mützen leuchten und metallene Kühler. Eine Autokette. Sieben offene Wagen und ein Lastwagen mit Gepäck. Sie halten. Dicht hintereinander.

Ein paar kurze Kommandos. Die Studenten in ihren gleichen weißen Ueberanzügen und Hauben springen aus den Autos und nehmen Aufstellung. Dreiunddreißig lichte, große Gestalten aus dem fernen schönen Danzig, braungebrannt und deutsch.

Zu ihrer Begrüßung haben sich u. a. eingefunden Kameraden vom deutschen Automobilklub Steiner und Röver, Sturmbannführer Doutrelepont, Senator Hermann, Oberleutnant Klein usw. Der Führer der Studentenschaft Professor Neesen meldete seine angetretenen Hochschüler. Darauf ergriff Direktor Steiner vom DDAC. im Namen des Regierungspräsidenten, des Oberbürgermeisters, der Motorstandarte 64 und des deutschen Automobilklubs das Wort:

„Liebe Kameraden! Sie wollen durch Ihre Fahrt aus dem deutschen Danzig durch alle deutschen Gaue nicht nur die Verkehrsentwicklung deutlich zeigen, sondern Sie wollen auch Ihrer unlöslichen Verbundenheit mit unserem deutschen Vaterland sichtbar Ausdruck verleihen. Das wird überall dankbarste Anerkennung finden, und wir in Osnabrück freuen uns ganz besonders, daß Sie auf Ihrer Fahrt auch unsere alte Niedersachsenstadt zu kurzem Aufenthalt aufsuchen. Im Namen der Ortsgruppe des DDAC., des Regierungspräsidenten, des Oberbürgermeisters und der Motorstandarte M 64 heiße ich Sie allerherzlichst hier willkommen und hoffe, daß die wenigen Stunden hier Sie doch die Verbundenheit mit Ihnen nachdrücklich empfinden läßt."

Direktor Steiner überreichte dem Prof. Neesen einen Blumenstrauß und fuhr dann fort:

„Unser Führer und Kanzler hat uns Kraftfahrern mit der Reichsautobahn ein Geschenk gemacht und einen Wunsch erfüllt, wie ihn großzügiger und weitherziger noch keine Regierung zu erfüllen vermochte. Wir alle, die wir in der großen Einheitsfront der deutschen Kraftfahrer zusammengeschlossen sind, wollen und werden jederzeit uns würdig erweisen der Straßen Adolf Hitlers.

Wir wünschen Ihrer Fahrt durch Deutschland den gewünschten großen Erfolg und hoffen, daß sie dazu beiträgt, die Bande der Zusammengehörigkeit erneut stark zu festigen. Heil Hitler!"

Professor Neesen stattete seinen Dank ab für die herzliche Begrüßung und bedauerte, daß der Aufenthalt in Osnabrück ein nur so kurzer sei. An ihren Wagen stände zu lesen „100 Jahre Eisenbahn, 50 Jahre deutscher Kraftwagen, deutsche Autobahnen, Nordatlantik Zeppelinverkehr". Die Fortschritte der Technik sollen zur wirklichen völkischen Einigkeit zusammenschweißen. Unser Dank gebührt dem Führer, der dazu die Voraussetzungen gegeben hat.

Ein dreifaches donnerndes Sieg-Heil auf Adolf Hitler scholl über den Schinkelberg.

Die Motoren brummten. Wagen auf Wagen rollte den Berg hinunter in schneller, glänzender Bahn nach Osnabrück hinein, mitten durchs mittäglich heiße und stille Stadtzentrum, vorbei an staunenden Menschen zum Rathaus.

Vom Turm der Marienkirche schlug feierlich die Uhr. Da meldete Professor Neesen dem Oberbürgermeister die angetretene Danziger Studentenschaft.

Oberbürgermeister Dr. Gaertner hieß die Deutschlandfahrer willkommen und freute sich über die Gelegenheit, das schönste Kleinod unserer alten Hansestadt zeigen zu können, das Rathaus mit seinem Friedenssaal, der so kahl, nordisch schwer und ernst ist und so anders wie der in Münster.

Er gab einen knappen geschichtlichen Ueberblick vom Westfälischen Frieden und der Einrichtung des Raumes. Ein Gang durch die Münzsammlung schloß sich an.

Die Zeit drängte. Die Zeit für Fahrt und Aufenthalte war sehr genau im Reiseprogramm, das vorzüglich und bis in die kleinen Einzelheiten aufgestellt war, festgelegt und mußte ebenso genau eingehalten werden.

Die Artillerie-Kaserne hatte zu einem einfachen Mittagsmahl eingeladen. In schnurgerader langer Reihe parkten die Autos unter den schattigen Bäumen auf dem Exerzierplatz. In den Kasinoräumen war der Tisch gedeckt. Major Ries hielt eine kurze, militärisch straffe Begrüßungsansprache. Er freute sich über den Besuch. Wehrmacht und Technik gehören zusammen. Die deutsche Wehrmacht sei heute das Sammelbecken aller jungen deutschen Männer. Ein kräftiges dreifaches „Hurra"! galt unserm Führer.

Professor Neesen dankte für den Empfang in der Wehrmacht. Sie in Danzig seien alle Soldaten, Soldaten des Deutschtums! Zur Erinnerung dieses Tages überreichte er Major Ries ein kleines Abzeichen.

Teller und Löffel klapperten. Auf den Tischen standen dampfende Terrinen mit duftender Erbsensuppe. Die Ordonnanzen eilten. Und während man drinnen mit gutem Appetit Erbsensuppe und Pudding verspeiste, klang von draußen Musik herein. Die Mindener Trompeter brachten den Gästen ein schmetterndes Ständchen. In taktmäßig sich steigerndem Rhythmus erbrauste das Beifallklatschen der Studenten und brach wie ein Schlag im Höhepunkt ab. Sogar im Klatschen saß eiserne Zucht.

Nach dem Essen fand eine Besichtigung der weitläufigen Stallungen und verschiedener Geschütze statt. Und dann hieß es: In die Fahrzeuge! Zum Abschied brachte Professor Neesen ein Hurra aus auf die Osnabrücker Artillerie. Die Offiziere dankten.

Eine Staubwolke blieb auf dem Kasernenhof zurück, während die Autos in langer geschlossener Linie durch Osnabrück glitten, über die schönen, baumgrünen Wälle.

Auf der Oeseder Landstraße nahmen die Osnabrücker Wagen Abschied. Für jeden gilt der Blick wie ein Händedruck: Grüßt das deutsche Danzig! Die Arme heben sich zum letzten herzlichen Gruß ... Sie fahren mitten in die deutsche Sommersonne!

„Osnabrücker Zeitung", Osnabrück, 1. Juli 1935.

Danziger Studenten erleben Essen und erzählen uns von ihrem Leben und Leiden.

Wir haben in Essen schon oft lieben Besuch empfangen dürfen. Die Anziehungskraft, die unsere Stadt dabei ausübte, hatte ihre verschiedenen Gründe und ist, wie wir immer wieder uns gerne bestätigen lassen, als zu recht bestehend befunden worden, so auch von einer Anzahl von Gästen, die in diesen Tagen in unseren Mauern weilten, und, weil sie von sehr weit herkamen, nur von Industrie und Kohlenhalden im Industriegebiet gehört hatten, dann aber um so mehr von den ungeahnten Schönheiten der Ruhrlandschaft überrascht waren.

Wenn wir diese Gruppe von 30 jungen Menschen besonders willkommen hießen, so lag das begründet in dem Bewußtsein eines gleichen Leides, das gerade wir im Ruhrgebiet in vergangenen trüben Jahren zu tragen hatten, und das heute noch mit der ganzen Wucht des Schicksals auf ihren Schultern ruht. Es waren Danziger Studenten, deutsche Brüder, von Ver-

sailles zu „Ausländern" gemacht, die die dortige Deutsche Studentenschaft unter Führung von Professor Dr.-Ing. Neesen auf eine großangelegte Werbe- und Studienfahrt durch Mittel-, West- und Süddeutschland zu Beginn der Sommerferien entsandte.

Stadtrat Lube, selbst ehemaliger Danziger Student, empfing sie und erinnerte in seinen Begrüßungsworten an die Schönheiten dieser alten und ruhmreichen Stadt, deren Bürger sich heute wie stets in vorbildlicher Haltung für ihr Deutschtum einsetzen. Jeder, der dort einmal weilen darf, wird unauslöschliche Eindrücke von deutschem Leben, deutscher Sitte und Treue mitnehmen. Regierungsbaumeister Müller sprach anschließend über die „Entstehung und Entwicklung der Stadt Essen".

An die Besichtigung der Kruppschen Werksanlagen schloß sich eine Rundfahrt auf dem Baldeneysee an. Der Abend war ausgefüllt mit der Besichtigung unserer Ausstellung „Mensch und Tier", nach der man sich noch einige Stunden zusammensetzte. Professor Dr. Keyser, der die Reisegesellschaft begleitet, gab Aufschluß über den Sinn und Zweck dieser Fahrt durch deutsche Lande und erzählte von Danzigs Leben und Leiden.

Die Deutschlandreise der Studenten will die Aufmerksamkeit der deutschen Oeffentlichkeit auf die großen Jubiläumstage lenken, die wir in diesem Jahre im Zeichen des Verkehrswesens feiern können. Sie stehen unter dem Motto:

100 Jahre deutsche Eisenbahn, 50 Jahre deutscher Kraftwagen, Eröffnung der ersten Strecke der Reichsautobahnen und Gründung der ersten deutschen Luftschiffreederei. Daneben ist selbstverständlicher Sinn der Fahrt die Kündung von Danzigs Schicksal, das gerade jetzt angesichts des ungeheuren Aufschwunges Deutschlands, an dem die Danziger, wie Professor Keyser betonte, nur mit dem Herzen teilhaben können, besonders schwer auf ihren Schultern ruht. Mit freudiger Erkenntnis konnten sie sich durch eigene Anschauung Klarheit über das Erwachen des Reiches verschaffen. Mit Genugtuung war überall die Anteilnahme aller an Danzigs Schicksal festzustellen, diese Stadt, die 97 Prozent Deutsche in sich birgt, und die durch Versailles unglücklich wurde.

Mit diesem Gefühl mögen die Studenten, wenn sie ihre geplante weitere Route über Köln und den Nürburgring, durch das Mosel- und Saartal nach Trier, weiter nach Stuttgart und den Schwarzwald beendet haben, in ihre Heimat zurückkehren.

Und weiter „Glückliche Fahrt!"

„Westfälische Landeszeitung Rote Erde", Essen, 3. Juli 1935.

Technische Hochschule auf Deutschlandfahrt.
Danziger Studenten im Saarland.

33 Studenten und Professoren der Technischen Hochschule Danzig sind vom 23. Juni bis 19. Juli mit 8 Fahrzeugen auf einer Deutschlandfahrt, die sie vom Osten nach Westen, vom Süden nach dem Norden Deutschlands führt. Am Nachmittag des 3. Juli erreichten sie das Saarland. Bis Saarburg fuhr ihnen ein Vertreter des Deutschen Automobilclubs (DDAC) entgegen, um sie von dort aus durch das Saarland zu begleiten. Zwischen Völklingen und Luisenthal hatte sich eine stattliche Anzahl DDAC-Mitglieder mit ihren Fahrzeugen unter Führung des Gauführers Dipl.-Ing. Bub zum Empfang der Deutschlandfahrer eingefunden.

Für den Abend des 4. Juli hatte der Deutsche Automobilclub (DDAC) Gau Saar, in seinem Klubheim einen Kameradschaftsabend angesetzt und

dazu die Vertreter der Behörden, der Partei, der Industrie, des Handels und des Verkehrs eingeladen. Die Flieger hatten eine Abordnung unter Führung von Herrn Piroth entsandt.

Der Gauführer des DDAC Gau Saar, Dipl.-Ing. Bub, führte in seiner Begrüßungsansprache u. a. aus, daß im Westen Deutschlands nach der Saarbefreiung die Grenzen nach dem Willen des Führers unverrückbar fest stünden, im Osten aber noch größere Aufgaben zu lösen seien. Er hoffe, daß die Danziger von der deutschen Saar neuen Mut und neue Kraft für ihre große nationale Aufgabe mitnehmen würden. — In den weiteren Begrüßungsansprachen der Vertreter der Regierung, der Stadt, der Reichsbahndirektion und des VDA wurde immer wieder auf die enge Schicksalsverbundenheit des deutschen Ostens mit dem deutschen Westen hingewiesen. Der Fahrtleiter, Professor Dr. Neesen, dankte für die liebevolle Aufnahme, die man den Deutschlandfahrern im Saarland zuteil werden ließ. Er wies hin auf die doppelte Bedeutung, die dieser Fahrt zugrunde liege. Einmal soll durch sie die Verbundenheit und völkische Gemeinschaft der Stadt Danzig mit allen deutschen Gauen erneut zum Ausdruck gebracht werden. Zum anderen solle die Deutschlandfahrt der deutschen Studentenschaft Danzig neben Studienzwecken mit dazu beitragen, die Blicke des deutschen Volkes auf die Höhepunkte der verkehrstechnischen Ereignisse dieses Jahres zu lenken. Hundert Jahre deutsche Eisenbahn! 50 Jahre deutscher Kraftwagen! Eröffnung der ersten Strecke der Reichsautobahnen! Gründung der ersten deutschen Luftschiffreederei! — Mit größter Aufmerksamkeit wurde den Ausführungen Prof. Dr. Keysers, der anschließend über Danziger Fragen sprach, Gehör geschenkt. Er berichtete von den nationalen und wirtschaftlichen Nöten der Danziger Bevölkerung, von der politischen Entrechtung der „Freien Stadt Danzig". Der Saarländer hat Verständnis für all das politische Unrecht, das durch den Schandvertrag von Versailles den Deutschen aus Danzig zugefügt wurde, da er 15 Jahre gleichem Schicksal ausgeliefert war. — Die Studenten sangen nach dem Vortrag von Professor Dr. Keyser das Danziger Lied, das mit seiner schweren Melodie mit tiefer Ergriffenheit aufgenommen wurde.

Mit seinen Schlußworten gab der Gauführer des DDAC bekannt, daß an Gauleiter Bürckel, Korpsführer Hühnlein und den Präsidenten des DDAC, Freiherr von Egloffstein, Begrüßungstelegramme abgesandt wurden.

Die Deutschlandfahrt der Technischen Hochschule Danzig führt von Saarbrücken zu den Opelwerken nach Rüsselsheim, Stuttgart, Friedrichshafen, Garmisch, München, Nürnberg, Zschopau, Berlin, Danzig.

„NSZ Rheinfront", Saarbrücken, 8. Juli 1935.

Danziger Studenten in Friedrichshafen.
Die volksverbindende Kraft der Verkehrsmittel.
Kameradschaftsabend für die Deutschlandfahrer der Technischen Hochschule Danzig.

W. Lg. Friedrichshafen, 10. Juli.

f. „100 Jahre deutsche Eisenbahn! 50 Jahre deutscher Kraftwagen! Eröffnung der ersten Reichsautobahnstrecke! Gründung der ersten deutschen Luftschiffreederei! Vier so gewaltige Marksteine auf dem Gebiete des Verkehrswesens in diesem Jahre 1935 sollten dem Deutschen Veranlassung geben, über die Zusammenhänge der verkehrstechnischen Entwicklung und der unseres Reiches nachzudenken. Zu wenig aber ist sich die Allgemeinheit noch der Bedeutung dieser Jubiläumstage bewußt. Deshalb will die

Deutschlandfahrt der Deutschen Studentenschaft Danzig neben Studienzwecken mit dazu beitragen, die Blicke des deutschen Volkes auf die Höhepunkte der verkehrstechnischen Ereignisse dieses Jahres zu lenken."

So schrieb Professor Dr.-Ing. F. Neesen, der Leiter der Deutschlandfahrt der Danziger TH-Studenten, in dem Programmbüchlein dieser Fahrt und er hat mit diesem Geleitwort bei aller Kürze doch trefflich gesagt, was Sinn und Bedeutung dieser Deutschlandfahrt ist. Und es kommt zweifellos aus ehrlichem, aufrichtigem Herzen und entspricht dem Empfinden aller, wenn Professor Dr. Neesen weiter sagt: **Wir wollen damit zum Ausdruck bringen, daß wir Danziger mit unserem ganzen Sinnen deutsch sind, daß wir geistig mit innerster Anteilnahme den gewaltigen Aufschwung unseres Vaterlandes miterleben und daß wir immer wieder von neuem helfen wollen, das geistige Band zwischen dem Reich und Danzig zu festigen.**

Wenn man nach den in Friedrichshafen vorgenommenen Industriebesichtigungen und der Bodenseerundfahrt bei dem Kameradschaftsabend im Kurgarten mit diesen prächtigen jungen Menschen zusammensaß, dann merkte man ordentlich, welch Erlebnis für sie diese Fahrt durchs deutsche Land, diese herzliche Aufnahme in allen Teilen und Orten der deutschen Heimat für sie ist, mit welch unmittelbarem Empfinden sie die Größe und Kraft des neuen Reiches spüren und mitleben und dann wußte man auch, daß diese Menschen einen unbändigen Glauben, eine aufrichtige Begeisterung und Treue für ihr deutsches Vaterland wieder mit hinausnehmen und draußen auf einem kerndeutschen Fleckchen Erde, das feindliche Willkür aus unseren Grenzen riß, wirksam werden lassen in der schöpferischen Kraft ihres deutschen Herzens und Geistes.

Wie in allen Städten, die auf der großen Reise zu Aufenthaltsorten bestimmt waren, fand auch in Friedrichshafen ein Kameradschaftsabend statt, der die Danziger Gäste mit den Vertretern der Behörden, der Partei, der Industrie und der DDAC zusammenbrachte. Dabei ist besonders erwähnenswert, daß der DDAC bei der Vorbereitung der touristischen Organisation sich in vorzüglichster Weise zur Verfügung stellte und auch die ganze Verpflegung, Unterkunft und den Empfang in den einzelnen Etappen glänzend geregelt hat. Der DDAC schuf damit die Voraussetzung dafür, daß sich die Danziger Gäste überall gleich wie zu Hause fühlen konnten. Auch hier in Friedrichshafen stand beim Empfang von der Peripherie der Stadt an das NSKK Ehrenspalier.

Beim Kameradschaftsabend entbot Bürgermeister Bärlin den Gruß der Stadt, gab seiner Freude über den Besuch der deutschen Brüder aus dem hohen Norden Ausdruck und betonte, daß die Danziger kerndeutsch seien, wenn sie auch durch unnatürliche Grenzen von uns getrennt sind.

Professer Dr. Neesen dankte für die Gastfreundschaft der Stadt und des DDAC. Was sie besonders hierher nach Friedrichshafen gezogen habe, sei neben der landschaftlichen Schönheit besonders der Geist dieser Stadt, für den Namen wie Zeppelin, Maybach, Dornier symbolisch seien. Wenn auch der Hinweis auf den Nordatlantik-Zeppelin-Verkehr im Programm verfrüht gewesen sei, so sei doch die Begründung der deutschen Zeppelin-Reederei ein gewaltiges Ereignis auf dem Gebiete der Verkehrsentwicklung. Der Name Friedrichshafen werde für immer in der deutschen Geschichte einen besonderen Klang haben.

Auch Professor Dr. Keyser, der Direktor des Landesmuseums Oliva, sprach kurz vom geschichtlichen Standpunkt aus und wies auf den Zweck der Fahrt hin.

Man saß noch lange gemütlich und in herzlicher Freundschaft beisammen, bis man sich in der Hoffnung auf ein Wiedersehen trennte. Unseren Dan-

ziger Brüdern wünschen wir, wie bisher eine glückliche und frohe Fahrt durchs deutsche Land.

„NS-Volks-Zeitung", Friedrichshafen, 10. Juli 1935.

Die Danziger sind da!

Ankunft der Wagenkolonne der Danziger Studenten und Professoren am Ausgang der Reichsautobahn.

Kurz vor 19 Uhr trafen gestern abend die freudig erwarteten Gäste aus Danzig beim Hoheitszeichen der Reichsautobahn, draußen in Ramersdorf, ein. Noch strahlten ihre sonngebräunten Gesichter von all den Eindrücken der letzten Wegstrecke Garmisch-Reichenhall-Reichsautobahn, die wohl zu den schönsten ihrer großen Deutschlandfahrt zählen dürften.

29 Studenten der Technischen Hochschule Danzigs sind es, die unter Leitung von Professor Neesen — Inhaber des Danziger Lehrstuhles für Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbau — und mit Professor Dr. Keyser und zwei Hochschulassistenten die mehrwöchige Rundfahrt durch das neue Deutschland antraten. Mit jugendlichem Tatendrang, ja mit echtem Hanseatengeist, hatten sie das ganze Unternehmen angepackt, anfängliche Schwierigkeiten und Hindernisse nicht scheuend. Und darum begrüßen wir die aus sieben Personen- und Lastwagen bestehende Wagenkolonne mit den Wimpeln der alten Hansastadt besonders herzlich bei uns, in der Hauptstadt der Bewegung. Sie brachte uns eine Abordnung der Danziger studentischen Jugend, die das Herz auf dem rechten Flecke hat.

Die Reisegruppe wurde bei ihrem Eintreffen in Ramersdorf von Vertretern der Ortsgruppe München des Deutschen Automobilclubs empfangen. Mit dem Gauführer des Gaues Hochland des DDAC, Direktor Odendahl, der dadurch allgemein bekanntgeworden ist, daß er nach dem Schandurteil von Kowno die kommissarische Vertretung Litauens niedergelegt hat, waren der Leiter der Abteilung Touristik und der Sportleiter der Ortsgruppe gekommen. Dann fuhr die Wagenkolonne zum Studentenhaus, wo die Gäste wohnen. Die Wagen parken im Hofe der Technischen Hochschule. Um 20 Uhr traf man sich in der „Mensa" des Studentenhauses zum gemeinsamen Abendessen.

Ueber den Verlauf des Münchener Aufenthalts der Danziger, den Empfang im Rathaus und den geplanten Kameradschaftsabend werden wir morgen berichten. dhö.

„Völkischer Beobachter", München, 12. Juli 1935.

Danziger Studenten besuchen die DKW-Stadt Zschopau.

Unter Führung Professor Neesens befinden sich 29 Studenten, 2 Professoren und 2 Assistenten der Technischen Hochschule in Danzig auf einer Studienreise, die sie bereits am 23. Juni begonnen haben. Da aber infolge der großen Devisenknappheit einem jeden Danziger für einen ganzen Monat nur RM. 15,— zur Verfügung stehen, ist es insbesondere der Unterstützung der Deutschen Industrie und der Organisation des DDAC zu danken, daß diese Fahrt trotzdem durchgeführt werden konnte. Mit 7 Personenwagen, unter denen sich 3 DKW-Wagen befinden, und einem Lastkraftwagen werden diese Studenten befördert. Am vergangenen Dienstag erreichten sie nun auch unsere Stadt, um hier eine Besichtigung des DKW-Werkes der Auto-Union vorzunehmen. Programmgemäß trafen sie gegen ½2 Uhr ein und stellten sich der Werksleitung in ihrer einheitlichen Tracht (weiße Kittel) vor. Die Auto-Union hatte es sich nicht nehmen lassen, die Danziger Herren

noch vor der Führung, die Herrn v. Hippel übertragen war, zu einem Imbiß einzuladen. Bei dieser Gelegenheit hießen die Auto-Union und die Vertreter des DDAC die Gäste herzlich willkommen.

Was die Werksbesichtigung selbst betrifft, dürfte es sich wohl erübrigen, zu sagen, daß die Danziger Studenten so lebhaftes Interesse für alle Einzelheiten aufbrachten, daß die Auto-Union selbst bekennen mußte, selten eine derart mit Erfolg gekrönte Werksführung durchgeführt zu haben.

Nachdem die Gäste die von der Auto-Union gestellten Quartiere bezogen hatten, versammelte man sich am Abend zu einem Kameradschaftsabend in der Finkenburg. Hier sprach Bürgermeister Dr. Schneider im Namen der Stadt Zschopau herzliche Worte der Begrüßung und hat dabei besonders betont, daß die Stadt Zschopau sich freue, Abgesandte der alten Stadt Danzig bei sich zu sehen, die unserem Herzen besonders nahe steht, weil sie zu unserem Schmerz aus dem Vaterland ausgesperrt ist. Weiter begrüßte der Bürgermeister die Gäste noch als Vertreter der Technik. Zschopau sei durch die Auto-Union eine Stadt der Technik geworden und habe durch dieses weltbekannte große Werk einen sehr erfreulichen Auftrieb erhalten. Er hoffe, soviel Großes und Schönes unsere Gäste während der 23tägigen Deutschlandfahrt auch haben schauen können, daß der Besuch bei uns sie ebenfalls vollkommen befriedigt habe und daß sie eine angenehme Erinnerung auch an unsere Stadt in ihre schöne Heimat mit hinwegnehmen werden. Auf diese ihre Heimat, die herrliche alte Handelsstadt Danzig und ihre glücklichere Zukunft bat der Bürgermeister die Anwesenden, mit ihm ein dreifaches Sieg-Heil auszubringen, was mit Begeisterung geschah.

Daß sich nun die Gäste recht heimisch fühlten, daß sie tatsächlich begeistert waren von all dem Gesehenen, beweist die Bestürmung des Chefkonstrukteurs Küchen, der den jungen Studenten alle möglichen Fragen beantworten mußte, was während der Besichtigung des Lärmes wegen nicht stattfinden konnte. Die Danziger Gäste stimmten sodann ein Lied an, das unter dem Motto stand: „Deutschland, wann holst du uns zurück . . .“ Der Führer dieser Expedition, Professor Neesen, ließ es sich nicht nehmen, dem Bürgermeister auf seine herzlichen Begrüßungsworte zu danken. Der Auto-Union dankte er für die liebenswürdige Bereitstellung dreier Wagen zu ihrer Deutschlandfahrt und für die heutige Gastfreundschaft.

Nun erklangen fröhliche Weisen der Zschopauer Stadtkapelle, die von der Stadt Zschopau kostenlos zur Verfügung gestellt wurden und für die nette Verbindung der vielen Punkte, die auf dem Programm standen, sorgte. Zwischendurch zeigte die Auto-Union noch einen Film, der nicht nur die vielen Werkskonstruktionen zeigte, sondern auch die Bewährung der Fahrzeuge anläßlich der Sportveranstaltungen in den Vordergrund stellte. Nach Beendigung des offiziellen Teiles hielt ein Vertreter des DDAC Chemnitz die Anwesenden noch lange beisammen, indem er echte sächsische Stilblüten zum Besten gab und somit den Abend zu einem angenehmen Abschluß brachte.

„Zschopauer Tageblatt“, Zschopau, 18. Juli 1935.